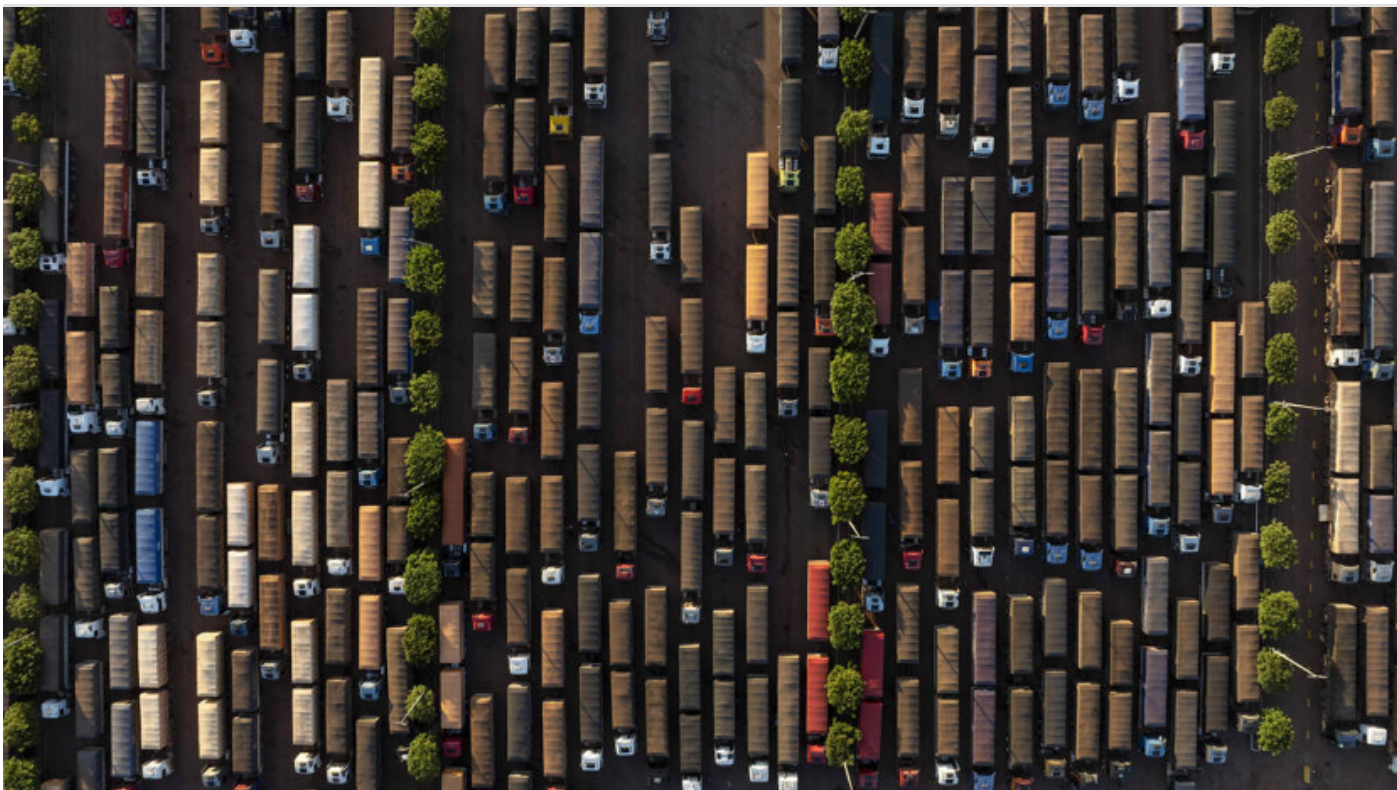


ambiente



GRANDES OBRAS NA AMAZÔNIA

O impacto dos empreendimentos de infraestrutura na floresta

A Ferrogrão

Soja dita o ritmo no traçado da ferrovia, altera modo de vida e comunidades esperam mais cerco

Folha percorre os 933 km projetados para a Ferrogrão, empreendimento do agronegócio encampado por governos de esquerda e de direita e que gestão Lula quer leiloar ainda em 2026

F DÊ UM CONTEÚDO



Vinicius Sassine

Lalo de Almeida

SINOP (MT) a ITAITUBA (PA) Na casa dos homens, um espaço coberto e com boa ventilação pelas laterais abertas, bem no centro da aldeia, os kayapós mebengôkres reunidos fazem uma pausa para uma refeição.

É meio da tarde, faz calor naquele mês de maio, mas o clima é agradável, porque ainda chove muito na reta final do período das cheias amazônicas.

A comida é o berarubu, muito apreciado na Terra Indígena Menkragnoti, o maior dos cinco territórios ocupados pelos kayapós no sul do Pará e norte de Mato Grosso. Preparado em folhas de bananeira, é feito com massa de mandioca e carne de porco-do-mato —o animal que, pela qualidade da carne, é o mais caçado na floresta preservada dentro dos limites dos territórios tradicionais.

Uma garrafa térmica com água, retirada do rio Curuaés, que margeia a aldeia, acompanha o berarubu.

A soja que, aos poucos, vai cercando aldeias da terra Menkragnoti —e dos territórios vizinhos— tem impacto direto em atos do cotidiano dos kayapós, como esse do compartilhamento do berarubu no meio da tarde.

Os indígenas dizem que a carne da caça, o peixe e a água do rio estão contaminados por agrotóxicos lançados nas plantações de soja que estão cada vez mais próximas dos limites dos territórios. Eles já evitam caçar nas bordas.





Aldeia Mopkrore, na Terra Indígena Menkragnoti - Lalo de Almeida/Folhapress

As lideranças kayapós esperam uma piora desse cenário para os próximos anos, porque se avizinha um empreendimento de infraestrutura com ares colossais, voltado para essa explosão de soja e milho na região, defendido e levado adiante por governos de direita e esquerda: a Ferrogrão.

"Só de ouvir o nome Ferrogrão eu já tenho o entendimento de que vai piorar", afirma o cacique Tkak Djmati, da aldeia Mopkrore, pouco antes de compartilhar o berarubu com os parentes na casa dos homens. As falas foram traduzidas por um kayapó que fala português.

"Vão aumentar muito os plantios de soja. Quando chove, o agrotóxico já corre para o rio, e aqui a gente não tem poço artesiano. Não tem para onde correr, as crianças todas adoecem", diz Djmati.





Mulher kayapó dá banho em criança na aldeia Mopkrore, na Terra Indígena Menkragnoti - Lalo de Almeida/Folhapress

A Ferrogrão é o projeto de uma ferrovia com 933 km de extensão, de Sinop (MT) — cujo raio de 300 km responde por 40% de toda a produção de soja em Mato Grosso, o maior produtor do grão no país— a Itaituba (PA), mais especificamente até o porto de Miritituba. No local, há um grande complexo de silos, armazéns e miniportos dominado por traders da soja e do milho.

A ferrovia segue o traçado da BR-163, uma rodovia que já não comporta a expansão da soja nessa porção da Amazônia brasileira. Trafegar pela estrada virou um martírio, com filas diárias de caminhões na frente dos silos, em postos de fiscalização, na entrada de cidades, em pátios de postos de gasolina, nas imediações do porto.

Todos os dias, segundo os representantes dos grandes produtores de soja, trafegam entre 2.000 e 3.000 caminhões na BR-163 no período da safra —Mato Grosso produziu mais de 100 milhões de toneladas de soja e milho na última safra. A Casa Civil da Presidência da República, que quer a Ferrogrão como uma realidade, diz que esse tráfego é de 4.000 caminhões por dia.





Carretas carregando soja percorrem a BR-163 - Lalo de Almeida/Folhapress

O governo Lula (PT) encampou o projeto das grandes operadoras de soja —como Cargill, Bunge e Amaggi— e incluiu estudos e projetos da ferrovia no Novo PAC (Programa de Aceleração do Crescimento). Segundo a Casa Civil, a expectativa é de que o leilão para concessão da Ferrogrão ocorra em 2026, último ano do atual mandato de Lula.

Se sancionado pelo presidente, o projeto de lei que flexibiliza o licenciamento ambiental, aprovado na Câmara na última semana, pode acelerar a obra da Ferrogrão. O texto permite que o governo classifique, a seu critério, empreendimentos estratégicos, os quais ficarão sujeitos a um processo mais simples e rápido, de etapa única e com prazo de um ano.

A flexibilização do licenciamento também descarta a análise de terras indígenas não homologadas, caso das mais próximas da construção da ferrovia, onde mundurukus vivem em Itaituba.

Um grupo de trabalho foi montado no Ministério dos Transportes. Em 1º de julho, a pasta rejeitou um pedido de reembolso de R\$ 270 milhões apresentado pela empresa responsável pelos estudos técnicos da ferrovia. Uma nova proposta precisa ser feita, já que o pedido se mostrou "incompatível" e sem "fundamentação técnica adequada".

Outros percalços prosseguem, mas o Palácio do Planalto quer a concessão concretizada em 2026. Para além da burocracia de Brasília, a pressão feita já é sentida por quem está no caminho da Ferrogrão.

Os territórios dos kayapós estão a distâncias de 30 a 48 km do traçado da ferrovia. Os mundurukus que ocupam pequenas áreas verdes em Itaituba estão mais próximos, alguns a menos de 6 km.

Comunidades de pescadores na boca do Parque Nacional do Jamanxim —cortado pela BR-163 e pelo traçado da ferrovia— precisarão sair desse espaço. O mesmo deve ocorrer com chácaras que margeiam dois futuros ramais da Ferrogrão, na linha de chegada.

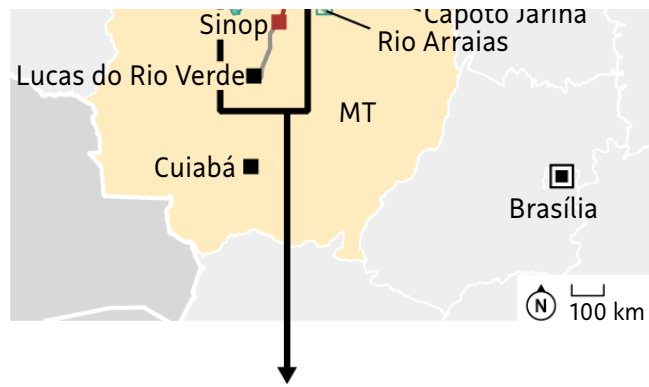
Em comum, todos dizem nunca ter sido ouvidos sobre o projeto. E todos eles são diretamente impactados pelo cerco crescente da soja.

Para o governo Lula, a Ferrogrão permitirá rastreabilidade de cargas e evitará a produção de soja a partir de desmatamento ilegal de terras indígenas, com impactos restritos a áreas de terminais de carregamento.

"A implantação da ferrovia deverá reduzir a pressão sobre as comunidades lindeiras, promovendo um transporte mais sustentável e eficiente para o país", afirma a Casa Civil da Presidência.

A **Folha** percorreu todo o traçado da ferrovia previsto para concessão, de Sinop a Itaituba, e esteve em comunidades tradicionais que ficam nas margens desse traçado —algumas a poucos metros, outras a quilômetros.



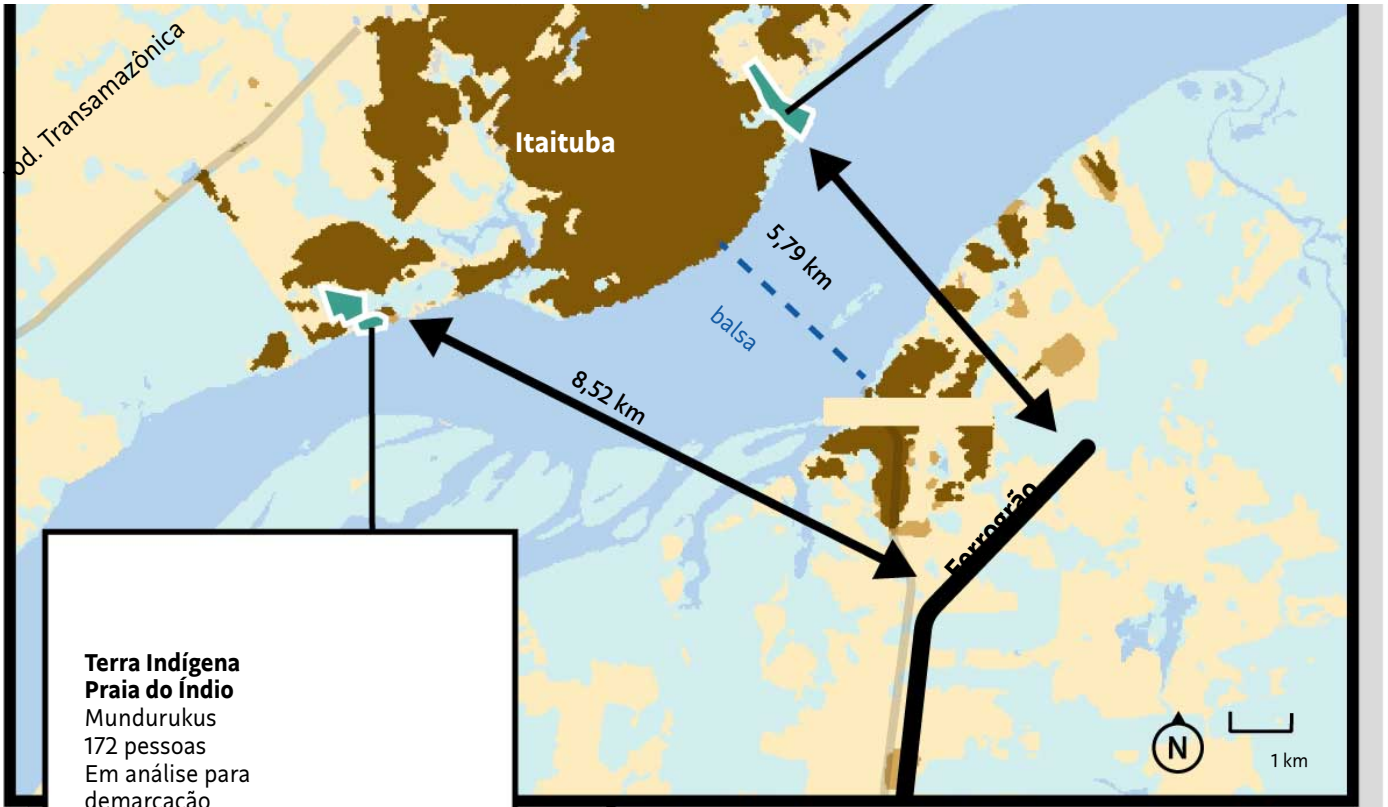


- Floresta/vegetação
- Pastagem
- Agricultura/silvicultura
- Área urbanizada
- Mineração
- Rodovias

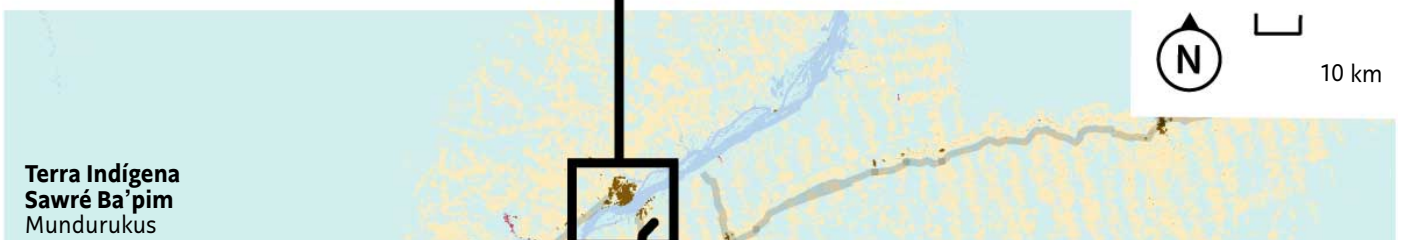
**As duas reservas indígenas
mais próximas da ferrovia:**



**Terra Indígena
Praia do Manguê**
Mundurukus
207 pessoas
Em análise para
demarcação

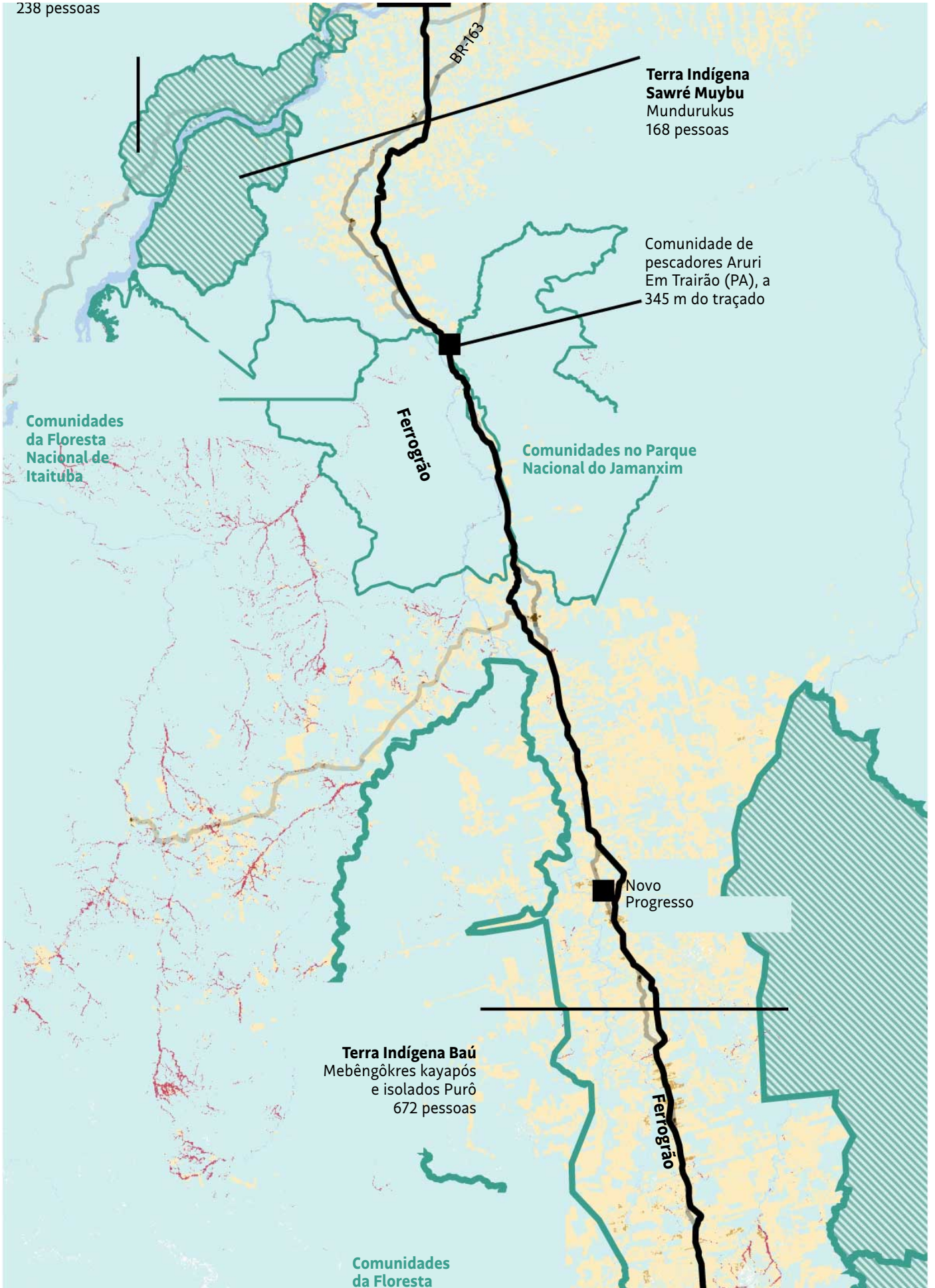


**Terra Indígena
Praia do Índio**
Mundurukus
172 pessoas
Em análise para
demarcação



**Terra Indígena
Sawré Ba'pim**
Mundurukus

238 pessoas



Nacional do
Jamanxim

PARÁ

Terra Indígena Menkragnoti
Mebêngôkres kayapós e isolados
do Iriri Novo e Mengra Mrari
1.383 pessoas

MATO GROSSO

Alta Floresta

Guarantã
do Norte

Peixoto de Azevedo

Matupá

**Terra Indígena
Batelão**
Kayabis

Terra Nova do Norte

Colíder

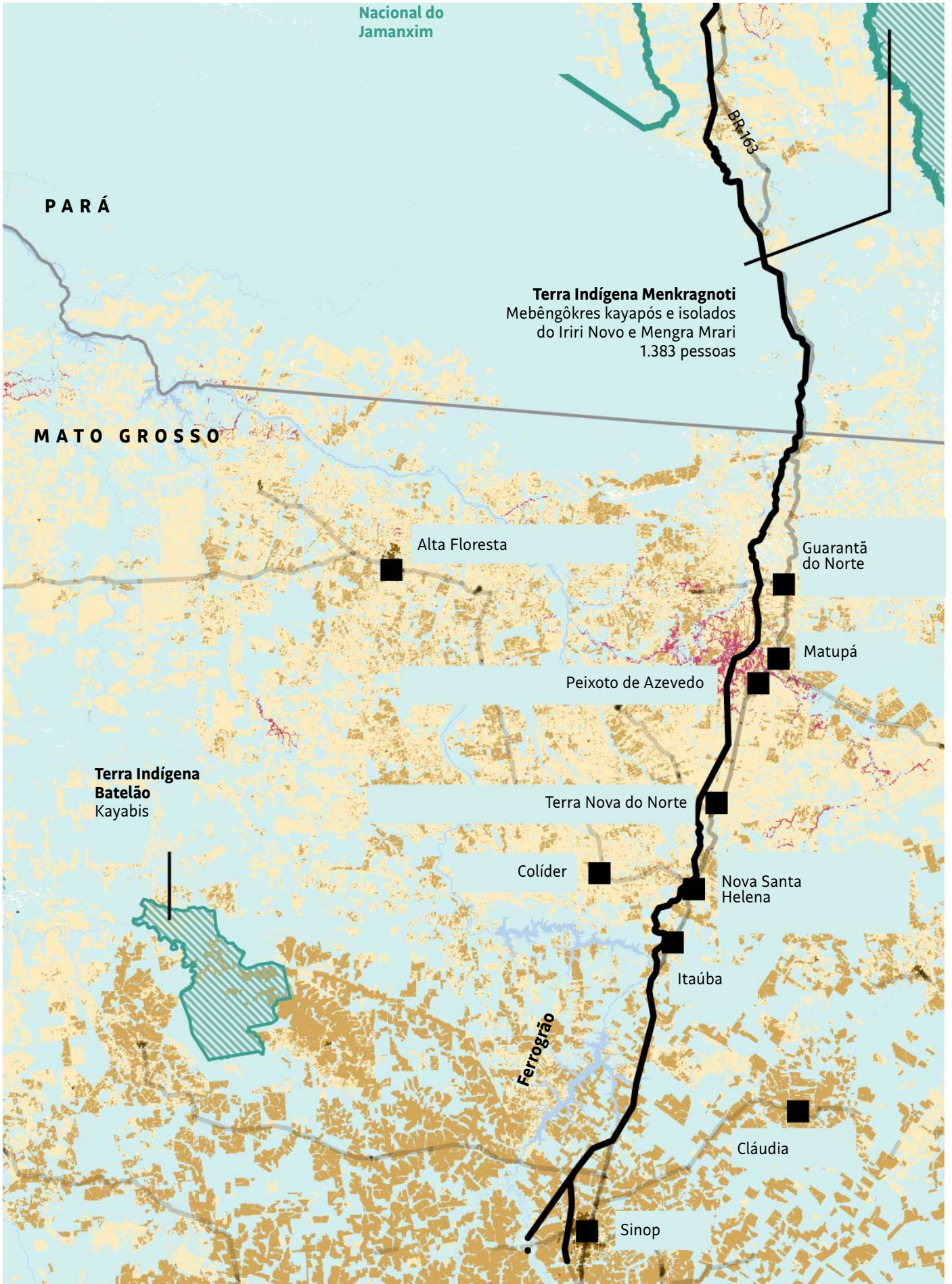
Nova Santa
Helena

Ferrogão

Itaúba

Cláudia

Sinop



Fontes: ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres), Eia/Rima (estudo e relatório de impacto ambiental) do empreendimento, ECI (estudo de componente indígena) do empreendimento, MPI (Ministério dos Povos Indígenas), ISA (Instituto Socioambiental) e Mapbiomas

Nessa parte do Brasil, tudo gira em torno da soja e do milho. E isso, de uns tempos para cá, passou a valer para as comunidades que estão integradas aos bolsões de floresta que elas conservam em meio às monoculturas.

"Em fevereiro, março, a BR-163 é um inferno", afirma Ilson José Redivo, presidente do Sindicato Rural de Sinop e vice-presidente da área norte da Aprosoja (Associação Brasileira dos Produtores de Soja). "É um caminhão bitrem atrás do outro. Na outra ponta, em Miritituba, cada trader opera seu terminal [portuário] particular", diz.

A Ferrogrão pode diminuir custos de frete pela metade, segundo Redivo. "A obra da ferrovia se paga em dois, três anos."

Hoje a rotina dos caminhoneiros na BR-163 se resume a longas esperas em filas que se formam até a chegada ao porto em Miritituba —de lá, as cargas seguem por água a Santarém (PA) e ao porto de Vila do Conde, em Barcarena (PA), de onde prosseguem o curso, principalmente para fora do país.

A terra Menkragnoti está no meio do caminho, à direita da rodovia, no sentido de quem segue para Itaituba. É uma área de floresta preservada com 4,9 milhões de hectares. O distrito urbano mais próximo é Castelo dos Sonhos, cortado pela BR-163.

Entre Castelo dos Sonhos e a primeira aldeia do território, Pykatoti, são 61 km por estradas de chão. Essa aldeia surgiu para funcionar como um posto de vigilância, diante da construção das vias que garantiram conexão mínima para fora da terra indígena. Agora, o que se aproxima são as fazendas de soja e milho. A "Nata do Pará" está no caminho para a aldeia. A "Chapadão do Gil" também.

Entrada de uma fazenda perto do limite da Terra Indígena Menkragnoti, em Novo Progresso, no Pará - Lalo de Almeida/Folhapress

"Era pasto. Ano passado virou tudo soja. Agora é tudo milho", diz Abiri Kayapó, cacique da aldeia Pykatoti. A tradução do que ele diz é feita por um indígena kayapó que integra o Instituto Kabu, representante de aldeias na região. "Por causa dessas plantações, a nossa água ficou imprópria para uso."

Os kayapós dizem que o avanço das fazendas representa uma perda de espaço para os indígenas, além do "veneno" que se expande até o território.

"Estamos comendo peixe contaminado. Porcão e anta da caça também devem estar contaminados", afirma Abiri. "Com a ferrovia, vai ter mais invasão, mais gente plantando soja, mais gente de fora."

O cacique Abiri Kayapó, da aldeia Pykatoti, na Terra Indígena Menkragnoti, posa para foto no interior de sua casa - Lalo de Almeida/Folhapress

O sentimento é o mesmo em aldeias da terra Baú, colada na Menkragnoti, no mesmo lado direito da rodovia. Os kayapós desses territórios têm protocolos de consulta aprovados e querem ser ouvidos no projeto da Ferrogrão. Mais especificamente, eles querem manifestar oposição ao projeto, nas instâncias oficiais do governo federal.

Tem tanta soja e milho sendo transportados pela BR-163 que os acidentes envolvendo essas cargas —toda semana tomba um caminhão— viraram oportunidades de emprego.

Bem na entrada do Parque Nacional do Jamanxim, um caminhão com 57 toneladas de soja tombou, sem que o motorista se ferisse gravemente. Horas depois, Carlos Henrique Silva, 43, Delson Andrew, 21, e Daniel Oliveira, 19, já estavam em cima da carga espalhada na margem da rodovia, recolhendo a soja e acomodando os grãos em grandes sacos.

Eles repetiriam o trabalho manual ao longo de dois ou três dias, até preencherem 60 sacos. Cada um recebe uma diária de R\$ 150, pagos por uma seguradora. "A gente não deseja o mal. Mas nosso trabalho depende disso", diz Carlos Henrique.

Os trabalhadores Carlos Henrique Ramos Silva (camisa branca), Daniel Oliveira Ribeiro (camisa no rosto) e Delson Andrew (boné vermelho) recolhem a soja de uma carreta que se acidentou na BR-163 no trecho que cruza o Parque Nacional do Jamanxim, no Pará - Lalo de Almeida/Folhapress

Na outra boca do parque, na região de Trairão (PA), o tráfego insano de caminhões representou uma tragédia para a família de Elda Pinto dos Santos, 75, a moradora mais antiga da Vila do Aruri, uma comunidade de pescadores —e um entreposto para o garimpo ilegal na região— que margeia de lado a lado a BR-163.

Um neto de Elda, de 21 anos, morreu atropelado por um caminhão em 2024, a 2 km da casa da aposentada. Era o neto mais próximo dela, como contam os moradores de Aruri. "Dos vivos, eu sou a primeira que chegou. Isso já tem 45 anos. E não quero sair", diz Elda.

Elda Ferreira dos Santos, moradora da comunidade Aruri, convive com carretas carregadas de soja que trafegam pela rodovia BR-163 em frente à sua casa - Lalo de Almeida/Folhapress

A Vila do Aruri, que leva o mesmo nome do rio de onde trabalhadores extraem renda com a pesca artesanal, é uma das poucas comunidades citadas nos estudos e relatórios de impacto ambiental como diretamente impactadas pela Ferrogrão, a ponto de ser obrigatória a destruição das casas e deslocamento das famílias. Segundo esses documentos, a vila está a 345 metros do traçado da ferrovia.

Morador da comunidade Aruri, localizada às margens da rodovia BR-163, captura iscas para pescar em uma lagoa ao lado da comunidade - Lalo de Almeida/Folhapress

A comunidade tem 42 famílias. Até agora, não apareceu ninguém do governo ou de

As comunidades têm se reunido até agora, mas apareceram algumas do governo ou de empresas contratadas para consultar os moradores sobre o empreendimento, ou para informá-los sobre o atual estágio do projeto.

O que existiu, até agora, foi o assédio de representantes de empresas de transporte rodoviário com pedidos para manifestação contrária à ferrovia.

Mesmo com o fluxo pesado e barulhento de caminhões, José dos Santos Silva, o Zuza, 67, diz que "lugar melhor do que aqui não tem". "Se eu não tenho o que comer, vou ao rio e pego o peixe. Eu não saberia para onde ir, se precisar sair", afirma o maranhense, que já atuou no garimpo e virou pescador. Hoje preside a associação da comunidade de Vila do Aruri.

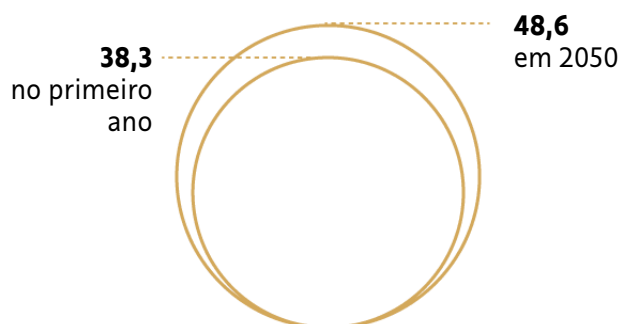
O pescador José dos Santos Silva, o Zuza, presidente da comunidade Aruri, localizada às margens da BR-163, em sua casa - Lalo de Almeida/Folhapress

O trecho final da Ferrogrão está num lugar onde a soja já dita o ritmo de tudo: as barcaças dominam a paisagem do rio Tapajós, dezenas de terminais foram construídos para atender as grandes empresas que vivem das commodities, outros terminais estão em fase de construção.

Essa dominância impacta a vida de aldeias mundurukus de uma forma quase invisível —até porque os indígenas não têm sido ouvidos no curso do projeto do empreendimento da Ferrogrão.

Carga de grãos a ser transportada

Em milhões de toneladas



A ideia é leiloar a ferrovia, concedendo o projeto de construção e operação à iniciativa privada

69 anos
prazo da concessão

80 km/h
velocidade média autorizada

Características dos trilhos e pátios



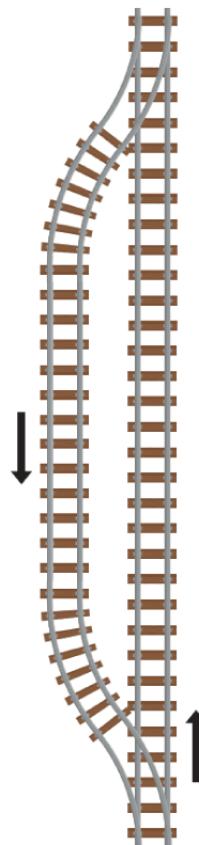
- Trilhos fixados em dormentes de concreto na linha principal
- Raio mínimo: 528,9 m (343 m em casos extremos)
- Lastro mínimo: 30 cm de altura
- Capacidade de suporte da via: 32,5 toneladas brutas por eixo
- No curso da ferrovia, haverá passagem inferior e superior para rodovia e passagem para gado

Ferrovia com via única de rolamento



Distância entre os trilhos: 1,6 m

Via dupla nos pátios de cruzamento

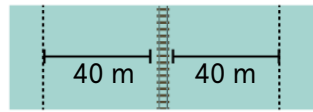


- 56 pátios de cruzamento
- Comprimento dos pátios de cruzamento: 3.500 m
- Largura dos pátios de cruzamento: 4,5 m entre as vias

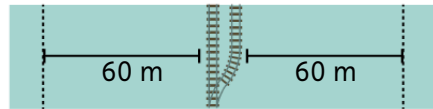
Imagens Reprodução

Faixas de domínio

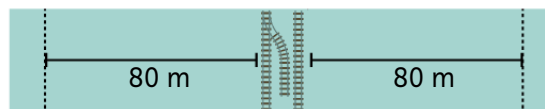
Linha simples



Pátios de cruzamento



Pátios de intercâmbio



Fontes: ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres), EiaRima (estudo e relatório de impacto ambiental) do empreendimento, ECI (estudo de componente indígena) do empreendimento, MPI (Ministério dos Povos Indígenas), ISA (Instituto Socioambiental) e Mapbiomas

Os mundurukus da região de Itaituba já passaram por deslocamentos nas últimas décadas, sendo empurrados para territórios minúsculos na parte urbana da cidade. Assim são os territórios Praia do Mangue e Praia do Índio, onde vivem 380 indígenas. Os mais velhos moravam no outro lado do rio, onde hoje existem silos e miniportos da soja.

São essas terras indígenas as mais próximas do traçado da Ferrogrão, com distâncias de 5,8 km a 8,5 km.

O fluxo de soja bagunçou por completo a lógica da pesca artesanal. Os indígenas não podem chegar perto dos silos e terminais. Os não indígenas procuram cada vez mais as áreas tradicionais para a pesca.

A expansão da monocultura atropelou ainda a espiritualidade munduruku. As obras de um terminal para soja precisaram ser interrompidas por causa da constatação de existência de um cemitério tradicional, um lugar sagrado para os mundurukus. Como esse, próximo da cidade, existem muitos, conforme pesquisas arqueológicas na região.

Barcaças usadas para o transporte de grãos no rio Tapajós ancoradas em frente a Miritituba, no Pará - Lalo de Almeida/Folhapress

"Tem vários portos sendo construídos sem consulta nenhuma. E o povo munduruku ficou muito sentido, porque tem vários lugares sagrados", afirma o pajé Fabiano Karu Pen, 81, que participou do reconhecimento espiritual do cemitério descoberto.

"Lá é do povo antigo. Ninguém pode desmanchar de jeito nenhum, é um cemitério grande. Existe o contato com esses espíritos. Se forem mexer, quem vai sofrer as consequências somos nós", diz o pajé.

Quando passa em frente à área que já foi sua aldeia, na margem do Tapajós, o cacique Tiago Ikõbaca Kpu, 66, explica que as bacaúbas presentes são um sinal da fartura de terra preta, um tipo de solo altamente fértil, modificado pela presença ancestral de comunidades indígenas. No lugar agora existem silos gigantes, galpões e veículos a serviço da soja.

O cacique Tiago Ikõbaca Kpu, 66, da aldeia Praia do Mangue, do povo munduruku, observa os portos de embarque de grãos próximos à sua comunidade no rio Tapajós - Lalo de Almeida/Folhapress

Um lago foi aterrado, e um terminal foi construído com rapidez. "É onde a gente pescava. Hoje não se pode mais", diz o cacique de uma das comunidades urbanas dos mundurukus, que fica do outro lado do rio.

A 40 km da cidade, numa área de floresta preservada, as dez famílias mundurukus da Terra Indígena Sawré Ba"pim se veem cercadas pelo avanço de uma fazenda de soja —é a primeira vez que cultivam o grão, segundo Bonifácio Saw Munduruku, 59, liderança do território. As plantações estão coladas no Parque Nacional da Amazônia.

Área desmatada para o plantio de soja às margens da rodovia Transamazônica e vizinha da Terra Indígena Sawré Ba"pim, do povo munduruku - Lalo de Almeida/Folhapress

"Aqui foi encolhendo aos poucos. Os fazendeiros foram pegando pedaços. E pela primeira vez plantaram soja, neste ano", diz Bonifácio, que briga há 20 anos pela demarcação do território. "Fica uma nuvem de veneno na comunidade. Contamina o

córrego, prejudica nossas plantações de buriti e açáí, até o peixe está morrendo."

O cacique Bonifacio Munduruku caminha por um riacho contaminado na Terra Indígena Sawré Ba'pim - Lalo de Almeida/Folhapress

ENTENDA A SÉRIE

A série de reportagens "Grandes Obras na Amazônia" mostra o impacto a comunidades tradicionais causado por grandes empreendimentos de infraestrutura na floresta, tanto os já executados quanto os que estão em fase de execução ou planejamento. O trabalho tem apoio da Rainforest Foundation Norway.

capítulos



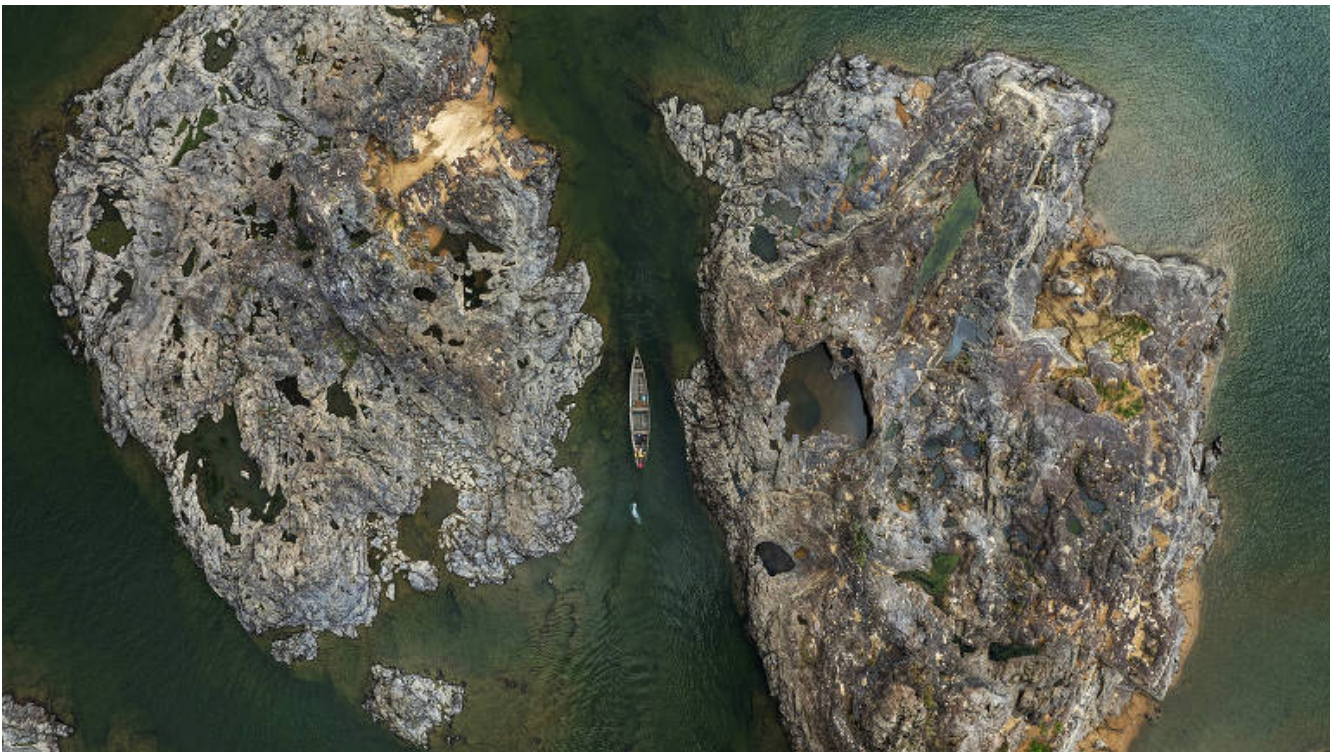
O linhão

Waimiris atoarís se organizam para fiscalizar linha de transmissão e lamentam perda de árvores sagradas



O potássio

Projeto de minério atíca disputa entre fazendeiros e indígenas e avança por assentamento que não funciona



A hidrovía

Ribeirinhos são ignorados, e explosão de pedral de 35 km avança em rio farto de peixes no Pará



A BR-319

Trecho do meio da BR-319 tem intensa venda de terras antes do asfalto, e grilagem devasta floresta

