

ambiente

**GRANDES OBRAS NA AMAZÔNIA**

O impacto dos empreendimentos de infraestrutura na floresta

A Estrada de Ferro Carajás

Trem da Vale duplica, altera radicalmente vida de povo indígena de recente contato, e isolados ficam no limbo

Mineradora diz que cumpre procedimentos do licenciamento e que aldeias participam das decisões sobre insumos



DÊ UM CONTEÚDO



10.jan.2026 às 23h00

Atualizado: 10.jan.2026 às 23h00

Vinicius Sassine

Lalo de Almeida

MARABÁ (PA) a SÃO LUÍS Wamyxua Awa Guaja era esperado para o começo da noite, quando o calor daria uma trégua naquela sexta-feira de dezembro na Terra Indígena Caru, no centro-leste do Maranhão. O jovem apareceu antes, às 15h30, no instante em que mulheres awas de duas aldeias do território ignoravam o sol forte e disputavam uma partida de futebol no campinho de terra batida, aldeia contra aldeia.

Silenciosamente e com um sorriso no rosto, Wamyxua (pronuncia-se "Uamantxu") se juntou a outros homens awas guajas que assistiam ao jogo. Portava uma espingarda, pendurada no ombro, e uma faca presa à cintura. Vestia uma blusa de frio. Wamyxua é um caçador, talvez o melhor da aldeia Cachoeira, e regressava para casa depois de um infrutífero dia de caça.

Ninguém passa tanto tempo na floresta quanto ele. É uma forma de reconexão ao modo de vida que manteve até 2010: Wamyxua e a mãe, Kyrywãja Awa Guaja, viviam isolados na mata, sem contato com ninguém, por vontade própria dos dois. Faz apenas 15 anos que mãe e filho aceitaram o primeiro contato de outros awas e a permanência numa aldeia a partir de então.





Wamyxua Awa Guaja e sua mãe Kyrywãja descansam em frente a sua casa após caminhada para coletar frutas no entorno da aldeia Cachoeira - Lalo de Almeida/Folhapress

"A carne não chega para mim. Eu preciso ir atrás", diz Wamyxua, numa fala traduzida por um awa que domina a língua portuguesa, para explicar a rotina de caça na floresta. "Quando a gente vivia na mata, eu não me encontrava com nenhuma outra pessoa."

No dia seguinte, começo da manhã de sábado, o jovem awa retornou à floresta. Levava espingarda, faca e uma lima. A mãe o acompanhou nos primeiros metros. Os olhos desses indígenas enxergam o que os outros awas não veem. Frutinhas são analisadas e colhidas; em meia hora, surgiram quatro espécies distintas. Uma parte foi o café da manhã da mãe. Outra, alimento aos macacos criados em casa.

Wamyxua tem como rotina analisar as frutas que estão pelo caminho; as pegadas recentes de animais; o estado dos galhos das árvores. É isso que vai resultar no sucesso ou insucesso da caça.

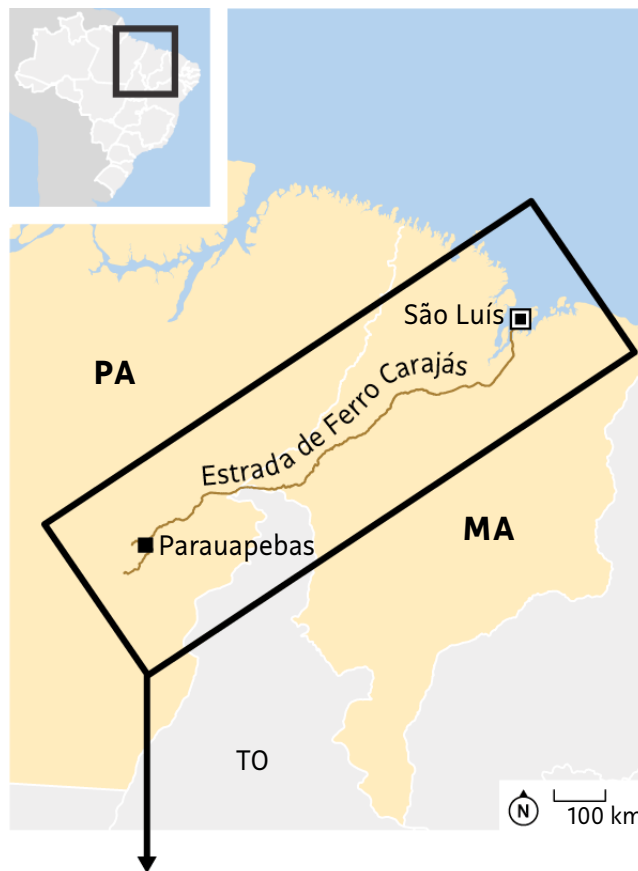
Wamyxua e a mãe caminham pela floresta que margeia a aldeia - Lalo de Almeida/Folhapress

"Vários animais comem essa frutinha aqui. Veado, anta, cotia, macaco...", afirma ele enquanto manuseia uma fruta pequena, arredondada e amarela, compartilhada com a mãe, que mira cada uma bem próxima aos olhos.

É tudo tão minimalista que, por um momento, é possível esquecer onde Wamyxua e Kyrywãja estão.

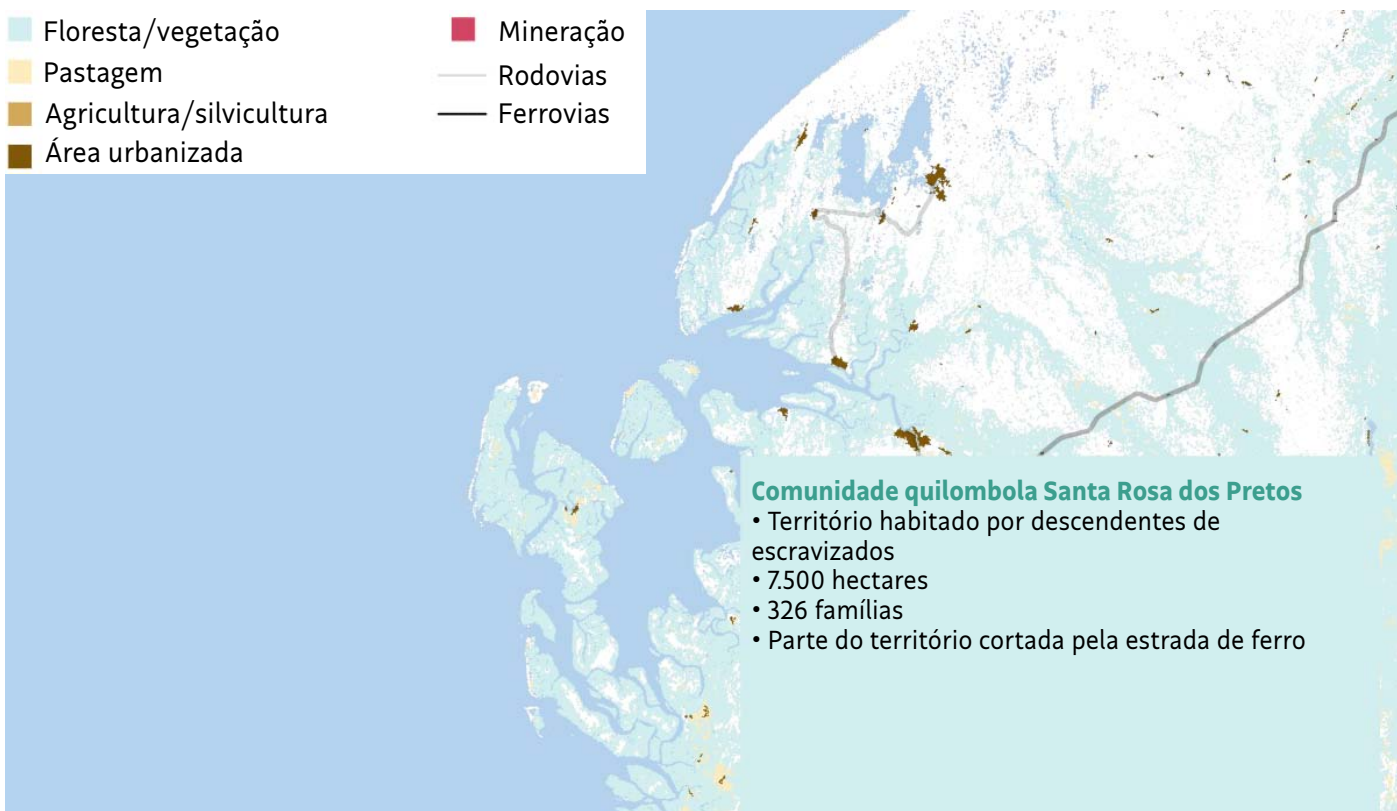
As quatro terras indígenas onde vivem cerca de 600 awas guajas —e milhares de indígenas de outras etnias, como os guajajaras— são um oásis amazônico, cercado por um cenário de degradação que se estende de Marabá (PA) a São Luís. Pasto, soja e eucalipto dominam a paisagem, e são os quatro territórios indígenas no Maranhão que garantem 1,2 milhão de hectares de floresta em pé.

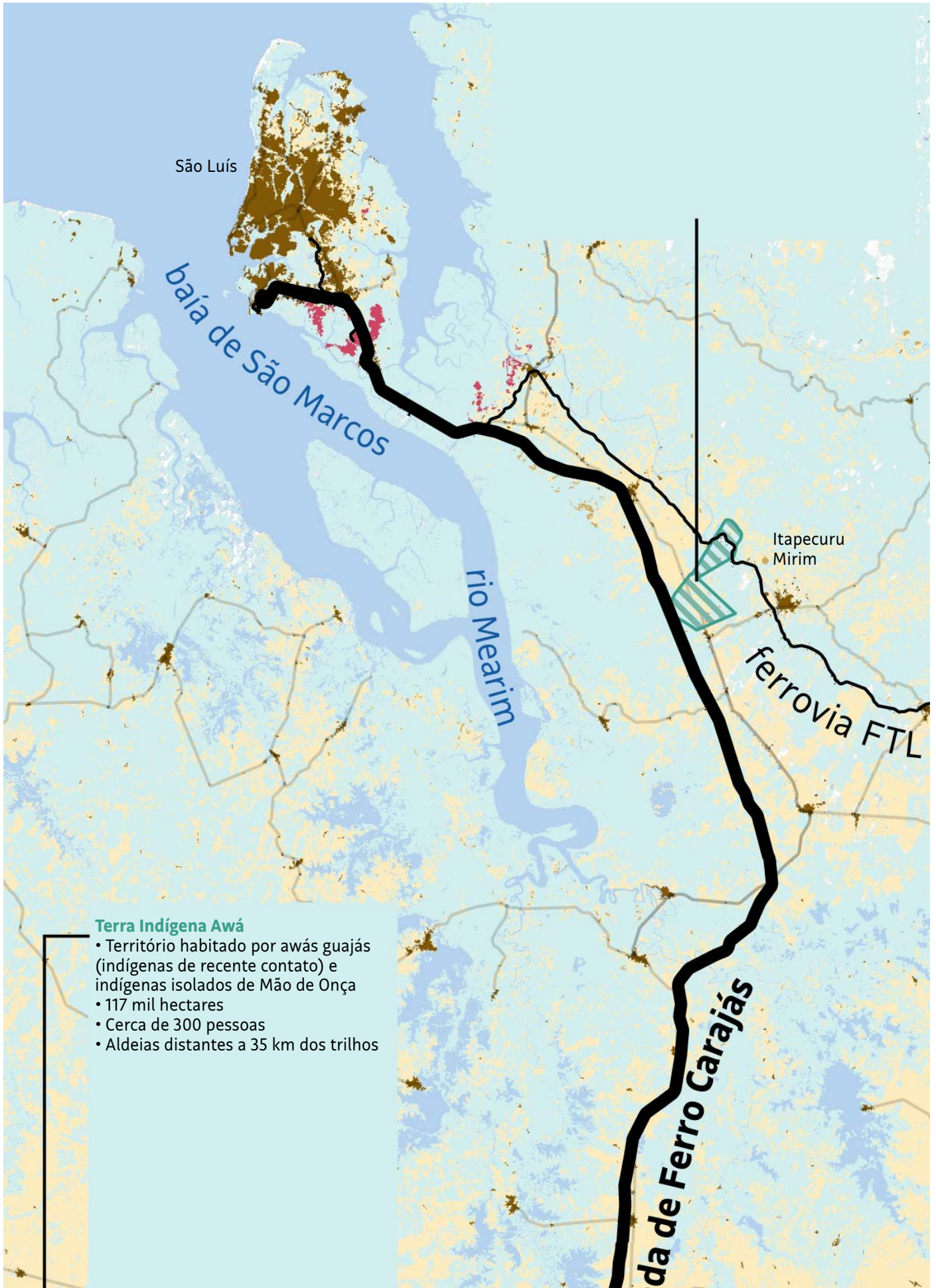
O que mais transformou essa paisagem, com uma alteração radical na vida dos awas, foi um megaempreendimento que completou 40 anos de funcionamento em 2025: a Estrada de Ferro Carajás.



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

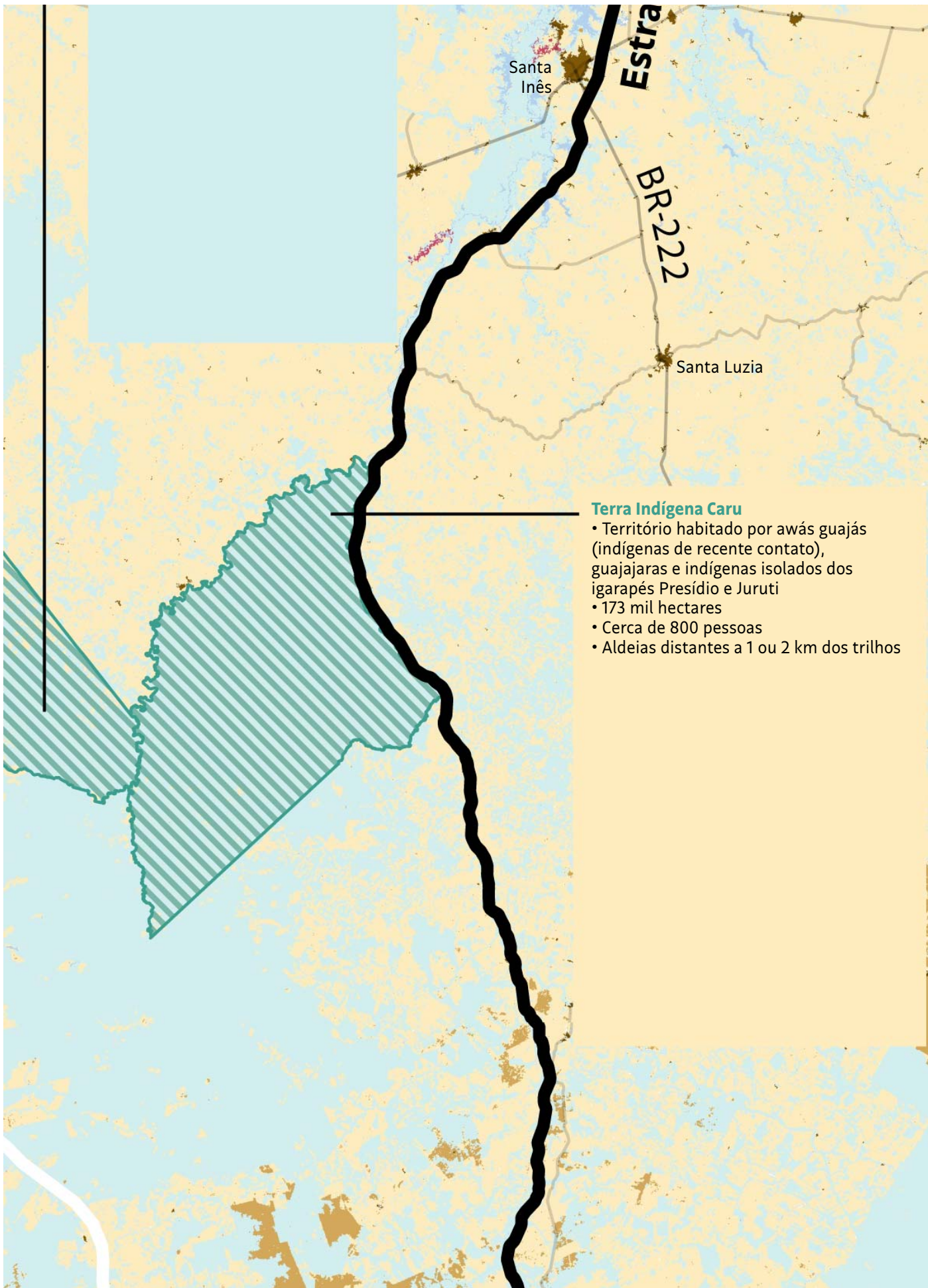
- Mineração
- Rodovias
- Ferrovias





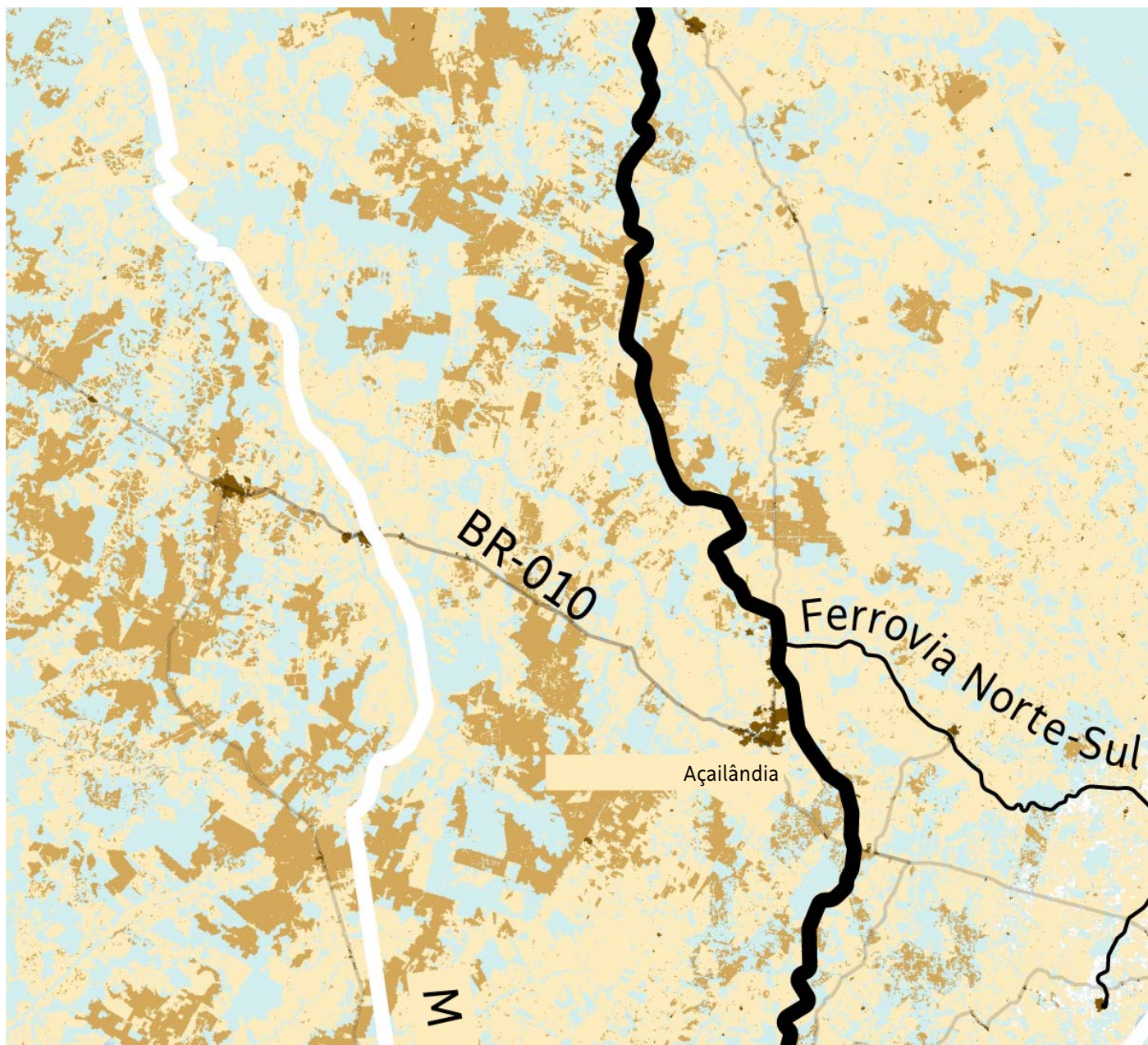
Terra Indígena Awá

- Território habitado por awás guajás (indígenas de recente contato) e indígenas isolados de Mão de Onça
- 117 mil hectares
- Cerca de 300 pessoas
- Aldeias distantes a 35 km dos trilhos



Terra Indígena Caru

- Território habitado por awás guajás (indígenas de recente contato), guajajaras e indígenas isolados dos igarapés Presídio e Juruti
- 173 mil hectares
- Cerca de 800 pessoas
- Aldeias distantes a 1 ou 2 km dos trilhos



A ferrovia de 972 km, que conecta a Serra dos Carajás, em Parauapebas (PA), ao porto em São Luís, foi um empreendimento da ditadura militar. Começou a ser pensada e executada no fim da década de 70, quando, então, houve ordem para que os awas fossem contatados. Caçadores, coletores e nômades, como Wamyxua e Kyrywãja até 2010, os awas precisaram se aldear.

O contato feito, portanto, tem pouco mais de 40 anos. Em 2010 e 2015, dois pequenos grupos isolados —um deles o jovem caçador e a mãe hoje idosa— foram encontrados pelos awas das aldeias e levados para viver de forma fixa em casas no território. E ainda existem dois grupos em isolamento voluntário na floresta, um com 15 a 20 indígenas, e outro com 30 a 40 isolados.

Toda essa complexa realidade é atravessada pelos trilhos, locomotivas e vagões que compõem a ferrovia, concedida à mineradora Vale. É tanto minério transportado até o porto de São Luís —principalmente ferro— que a mineradora duplicou 575 km da ferrovia, inclusive o trecho que passa rente ao rio Pindaré, o rio que é a porta de entrada para a terra Caru.



Trilhos da Estrada de Ferro Carajás passam ao lado da Terra Indígena Caru, ao fundo - Lalo de Almeida/Folhapress

A duplicação foi concluída em 2018. Já em seguida teve início a operação ampliada do transporte de minério —uma única composição tem 330 vagões e 3,5 km de extensão, e trafega em ritmo acelerado.

A passagem do trem é incessante, noite adentro. Tem alertas sonoros a cada passagem, ouvidos em todas as aldeias da terra Caru. O chão trepida nas partes mais próximas, segundo os indígenas. Os rios estão cada vez mais poluídos, e com menos peixes, em razão de desbarrancamentos e do pó que escapa do minério.

Mas nada se compara aos efeitos provocados na atividade que define o povo awa

guaja: a caça.

Os gestos minimalistas de Wamyxua —pisar suave sobre o solo, manter o silêncio na incursão na mata, observar frutos e pegadas, fazer uma tocaia com palha disposta em círculo— são atropelados pela passagem do trem. Isso o obriga a ir cada vez mais longe para caçar. E é assim para todos os awas.

"Na hora que o trem passa, fica apitando, e isso espanta a caça", diz Wamyxua. "E não dá para escutar as patas do porcão, da cotia, do veado-mateiro."



Mãe e filho, que ficaram isolados na mata até 2010, observam a floresta - Lalo de Almeida/Folhapress

Por dia, a composição ferroviária trafegava 34 vezes, e essa frequência chegaria a 54 vezes diariamente com a duplicação da linha férrea, segundo técnicos da Funai (Fundação Nacional dos Povos Indígenas), órgão federal que está presente na área com uma frente de proteção etnoambiental, estrutura voltada a indígenas isolados e de recente contato. A Vale não informa esse número.

"A Vale atua de forma transparente, cumprindo todos os procedimentos e medidas

condicionantes estabelecidos no licenciamento ambiental, com governança e gestão compartilhadas com o povo indígena", afirmou a mineradora, em nota. A definição do número de trens que circula nos trilhos foi informada aos órgãos competentes, disse.

Locomotiva do trem da Vale, num cruzamento bem próximo das aldeias - Lalo de Almeida/Folhapress

Quando a ferrovia ganhou corpo, na década de 80, o contato forçado com os awas provocou a morte de boa parte dos indígenas, o que é lembrado pelos descendentes mais de 40 anos depois, inclusive com o apontamento de cemitérios no território.

Depois veio fome (uma realidade que perdurou até 15 anos atrás), expansão de frentes madeireiras ilegais (um problema que é considerado sob controle nos dias de hoje), proliferação de fazendas na vizinhança e inchaço dos povoados que surgiram no curso da ferrovia, com impacto direto ao território indígena.

Crianças jogam futebol ao lado da Estrada de Ferro Carajás, na comunidade de Roça Grande, vizinha da Terra Indígena Caru - Lalo de Almeida/Folhapress

A duplicação da ferrovia pela Vale ampliou os impactos aos awas guajas. Mas, dessa vez, existiu um processo de licenciamento, conduzido pelo Ibama (Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis) e acompanhado pela Funai. Passou a ser obrigatória a definição de compensações aos indígenas, por meio de um PBA (plano básico ambiental).

Mesmo com a ferrovia operando em sua capacidade duplicada, o PBA relacionado à licença de operação ainda está em fase de discussão com os indígenas, com possibilidade de desfecho em 2026. O plano executado diz respeito à fase de instalação do empreendimento. Também há compensações financeiras referentes à etapa inicial da ferrovia.

O PBA foi dividido em dois, e o primeiro ciclo está com as compensações em andamento, afirmou a Vale. "As ações abrangem a entrega de insumos, que foi definida e realizada de forma conjunta e participativa", disse a mineradora. Os eixos contemplados são gestão ambiental, fortalecimento cultural, saúde e proteção

territorial, entre outros, segundo a empresa.

Casas da aldeia Tiracambu, do povo awa guaja - Lalo de Almeida/Folhapress

Na prática, a Vale passou a atuar diretamente no cotidiano das aldeias. Casas foram construídas pela mineradora, com "técnicas e materiais de bioconstrução", segundo a companhia. Os imóveis não agradaram aos indígenas, que querem casas com tijolo e telha de cerâmica.

A balsa que transporta pessoas e veículos pelo rio Pindaré, até a aldeia Awa, a mais próxima dos trilhos, foi fornecida pela Vale. A empresa também entregou quadriciclos —usados no transporte de famílias por aldeias e vilas vizinhas e ainda no transporte de caça, quando existente—, motos e caminhonetes às comunidades.

Os awas precisaram aprender a fazer roça, e plantam até arroz. Passaram a criar porco e galinha, para compensar o sumiço de animais de caça na dieta. Aguardam a conclusão de tanques com criatórios de peixe. Tudo isso integra o rol de compensações obrigatórias a cargo da Vale.

Índigena awa opera balsa que faz a travessia do rio Pindaré para ingresso na terra indígena - Lalo de Almeida/Folhapress

"O empreendimento causou um impacto e uma mudança muito grande no modo de vida dos awas", afirma Luiz Carlos dos Santos, o Gaúcho, 67, chefe de serviço da Frente de Proteção Etnoambiental Awa Guaja. Ele atua na área desde 2012. "Houve ajuda em infraestrutura e para acabar com a madeira ilegal. Mas, em 2024, a Vale cortou metade das exigências feitas pelos indígenas no PBA."

Presidente da principal associação dos awas, Ytatxi Guaja, 37, diz que as aldeias já sentem os efeitos da maior movimentação de composições de vagões. "Tem mais trem passando, desde que ampliaram. Essa buzina medonha incomoda muito. Eles dizem que é teste, mas estão passando a mais mesmo."

Segundo Ytatxi, diante da perda de caça, as comunidades precisam de mais criação de porco e galinha, além de mais investimento nas roças nas aldeias.

Área queimada para o plantio de uma das roças dos awas - Lalo de Almeida/Folhapress

A liderança afirma que os indígenas não concordam com o funcionamento ampliado da ferrovia, até que ocorram as devidas compensações. "Se a gente liberar a operação, eles vão se dar bem e a gente vai se dar mal."

Haikaramyky Awa Guajá é um dos mais velhos da aldeia Awa. Com a tradução de Ytatxi, ele diz que, antes da ferrovia, a vida dos indígenas era dedicada à caça. Agora, dependem de "coisas da cidade".

"A gente tem de comprar as coisas na rua. A mata já não tem como tinha, não se acha mais porcão e anta", afirma Haikaramyky.

A liderança Haikaramyky Awa Guaja, com o filho, no interior de sua casa na aldeia Awa - Lalo de Almeida/Folhapress

Ele se lembra da chegada dos primeiros operários, para a instalação dos primeiros trilhos. Vivenciou o surgimento e inchaço de povoados no curso da ferrovia. E ficou "espantado" com o que estava em construção na floresta.

"Mas o que é que vai ser?", questionou a funcionários no contexto da construção da estrada de ferro. "Vai ser uma ferrovia", ouviu como resposta, sem saber o que vinha a ser uma ferrovia.

"A Vale promete muito para a gente, para nos agradecer, como proteção territorial, plantação de banana e melancia, criação de animais e peixes. Mas não cumpre a promessa", diz Tatutxá Awa Guaja, 40, outra liderança do território.

A mineradora disse que a Justiça Federal validou o processo de licenciamento, que a Funai deu parecer favorável ao projeto de expansão e que o Ibama exerceu regularmente seu papel na licença. "As especificidades socioculturais do povo awa foram e são respeitadas em todas as etapas de expansão e operação da ferrovia."

O Ibama afirmou que o PBA está sendo discutido e que fiscaliza as condições estabelecidas para a licença.

No curso da ferrovia, ainda existem obras em curso, como a duplicação da ponte rodoferroviária em Marabá (PA), uma intervenção imponente, que vem ganhando corpo no rio Tocantins.

Características da ferrovia

Transporte de ferro-gusa, minério de ferro, manganês, cobre, carvão, combustíveis, soja, milho e celulose

Capacidade operacional inicial para transporte de **30 milhões** de toneladas de minério de ferro-gusa

Em 2024, foram transportados **192 milhões** de toneladas de carga, sendo 176 milhões de toneladas de ferro



Base de ativos composta por 297 locomotivas, 24 mil vagões e 39 carros de passageiros



Transporte de passageiros em classe executiva e em classe econômica, às segundas, quintas e sábados

Composição conta com

3 locomotivas e

330 vagões, em

3,5 km de extensão

Fontes: Vale, ANTT, Ministério dos Transportes, Inbra e ISA (Instituto Socioambiental)

Os awas que deixaram o isolamento voluntário na floresta precisaram aprender a comer farinha, mandioca, carne de frango. A alimentação na mata era composta por carne de macaco e de caititu, mel e bacaba.

Uma parte dos indígenas fez esse movimento rumo às aldeias muito recentemente. É difícil compreender por que um grupo aceitou o contato em 2010 —Wamyxua e a mãe, Kyrwãja— e outro, em 2015 —o jovem Wirohoa Awa Guaja, a mãe dele, que acabou não resistindo a uma tuberculose, e a tia Makaria Awa Guaja. O gesto deles

acabou não resistir a uma tuberculose, e a tia Makaria Awa Guaja. O gesto deles vai na contramão dos indígenas que se mantêm isolados.

A indigenista Neide Martins Siqueira, que está há quase 50 na Funai e que esteve com o grupo contatado em 2015 assim que se deu o contato, dá uma pista sobre esse movimento feito. "Quem faz o contato é porque está numa situação ruim. Eles estavam numa situação muito ruim."

Tximirapi Awa Guaja conversa na varanda de sua casa na aldeia Tiracambu - Lalo de Almeida/Folhapress

A mulher de Wirohoa, Tximirapi Awa Guaja, afirma que o grupo até então isolado sofria com a pressão de madeireiros ilegais. As mulheres contatadas chegaram a fazer um movimento de volta à floresta, mas foram acometidas por tuberculose. Hoje, Wirohoa passa a maior parte do tempo caçando, na floresta. A tia dele, Makaria, passa os dias numa rede, com dificuldade de locomoção.

Makaria, que viveu isolada na floresta até 2015, sentada na rede em sua casa na aldeia Tiracambu - Lalo de Almeida/Folhapress

É como se esses indígenas recém-contatados estivessem vivendo uma fase da vida muito parecida com a vivência awa nos anos seguintes à construção da Estrada de Ferro Carajás. É um limbo, em que já não existe caminho de volta, nem uma transição definitiva para o jeito de viver no entorno mais próximo.

Os awas, mesmo com tanta transformação, preservam a língua, a cultura, cânticos e rituais —como o de "transportar-se" para o céu, uma forma de evocação de proteção às pessoas e ao território. Enquanto trens gigantes passam incessantemente a 1 ou 2 km das aldeias, os indígenas se voltam para si mesmos, como podem.

Os mais jovens evitam as cidades; mas o mesmo não ocorre nos povoados mais próximos, onde é crescente o consumo de álcool por parte dos awas mais novos.

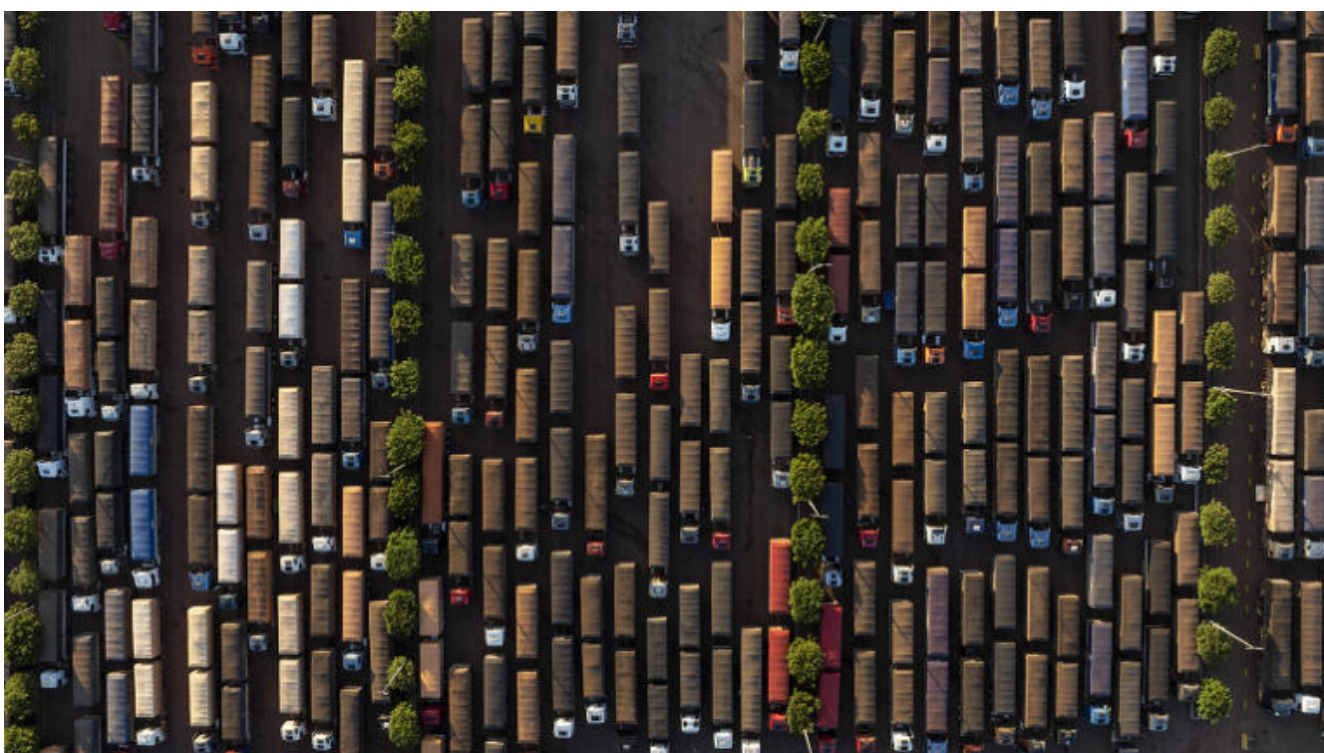
"Aqui somos dois cantores, eu e Ytatxi. E isso está se perdendo entre os jovens", diz a liderança Tatutxá. "Eu questiono a eles: 'Você diz que é awa e não sabe cantar?'"

Macaco de estimação na casa do Wamyxua e da mãe na aldeia Cachoeira - Lalo de Almeida/Folhapress

ENTENDA A SÉRIE

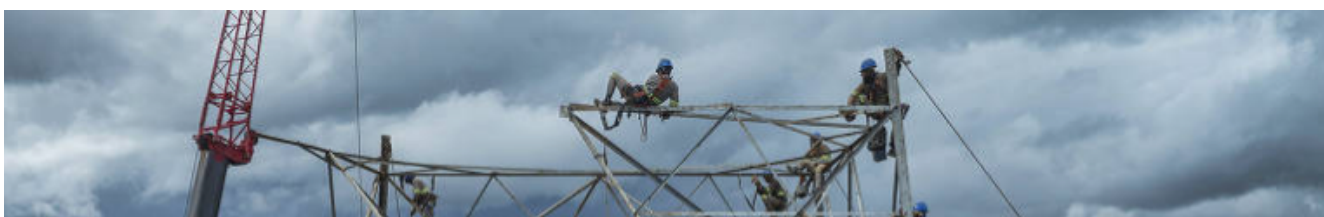
A série de reportagens "Grandes Obras na Amazônia" mostra o impacto a comunidades tradicionais causado por grandes empreendimentos de infraestrutura na floresta, tanto os já executados quanto os que estão em fase de execução ou planejamento. O trabalho tem apoio da Rainforest Foundation Norway.

capítulos



A Ferrogrão

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





O linhão

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



O potássio

Projeto de minério atíça 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

expediente

Vinicius Sassine e Lalo de Almeida

REPORTAGEM E COORDENAÇÃO

Vinicius Sassine

IDEALIZAÇÃO

Giuliana de Toledo

EDIÇÃO DE TEXTOS

Otávio Valle

EDITOR DE FOTOGRAFIA

Lalo de Almeida

EDIÇÃO DE FOTOGRAFIA

Fabiano Vito

TRATAMENTO DE IMAGEM

Kleber Bonjoan

EDITOR DE ARTE

Adriana Mattos

COORDENAÇÃO DE INFOGRAFIA

Gustavo Queirolo

INFOGRAFIA

Irapuan Campos

DESIGN

Rubens Alencar

COORDENAÇÃO DE DESENVOLVIMENTO

Gustavo Goulart e Rubens Alencar

DESENVOLVIMENTO

A Folha integra o  **The Trust Project**

O jornal Folha de S.Paulo (1921 - 2026) é publicado
pela Empresa Folha da Manhã S.A. CNPJ:
60.579.703/0001-48

Copyright Folha de S.Paulo. Todos os direitos reservados. É proibida a reprodução do
conteúdo desta página em qualquer meio de comunicação, eletrônico ou impresso,
sem autorização escrita da Folhapress.