

POLÍTICA

# Ferrogrão: o desafio da mobilidade sobre trilhos no Brasil

ROSANA HESSEL 30 NOVEMBRO -0001 | 12min de leitura



Apesar das dimensões continentais do Brasil, [o transporte ferroviário não atinge uma malha considerável](#), como ocorre na Europa e em países como a China e a Índia, que possuem mais de um milhão de quilômetros de trilhos. As privatizações das ferrovias brasileiras foram iniciadas nos anos 1990, mas, atualmente, é impossível viajar de trem por todos os estados. O transporte de cargas, onde a ferrovia seria mais apropriada, é a prioridade atual, mas ainda é preciso uma estratégia logística que possibilite a conectividade com os demais modais de transporte.

Enquanto isso, de maneira ainda tímida, o Brasil tenta avançar no transporte ferroviário. Atualmente, a infraestrutura do país depende

quase que totalmente das rodovias para garantir o transporte de mercadorias e de pessoas. Os fabricantes do setor estão animados com a promessa do governo de dobrar a participação das ferrovias como modal de transporte até 2035, chegando a 40%.

[Um dos projetos mais ousados na área é a Ferrogrão](#), que ligará Sinop (MT) a Itaituba, no Pará (PA). A promessa é baratear em até 40% o custo da exportação de grãos, trazendo fortes benefícios econômicos. Ainda não está claro se a Ferrogrão será incluída no novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), que deverá ser lançado na próxima sexta-feira (11).

O projeto que pode custar cerca de R\$ 40 bilhões, pelas estimativas mais pessimistas, ainda encontra entraves e gera debate entre analistas, que alertam para os riscos socioambientais que uma ferrovia pode gerar em seu trajeto. Bernardo Figueiredo, especialista do setor e presidente da TAV Brasil, conta que o ex-ministro da Infraestrutura e atual governador de São Paulo Tarcisio de Freitas não incluiu a Ferrogrão no programa de concessões pela obra não garantir sustentabilidade financeira. "Os investidores só devem se interessar pela Ferrogrão se o governo federal for o principal financiador, porque os riscos são elevados", afirma o ex-presidente da ANTT.

Na avaliação de Figueiredo, se o governo pretende investir em ferrovia, deveria melhor privilegiar o transporte de carga geral em vez de grãos, que respondem por apenas 13% das mercadorias transportadas. Segundo ele, diante da expectativa de devolução de cerca de 4 mil km de trilhos da antiga Ferrovia Centro-Atlântica, cuja concessão deverá ser renovada, existem ramais desativados que podem ser interessantes ligações do Sudeste e do Centro-Oeste com o Sul e o Nordeste. "O governo precisa de uma estratégia voltada para a carga geral, que responde por 45%, e a ferrovia seria uma ótima alternativa à rodovia", destaca.

Uma das preocupações em torno da Ferrogrão consiste nos possíveis entraves ambientais. Dos 933 quilômetros de ferrovias previstos, a maior

parte corta a Amazônia. [A divergência é tão elevada que foi parar no Supremo Tribunal Federal \(STF\)](#). A corte analisa alterações realizadas por uma lei aprovada em 2017, nos limites do Parque Nacional do Jamanxim — em solo paraense — para passagem dos trilhos.

## Possibilidades

Autoridades, ambientalistas e entidades do agronegócio tentam encontrar um ponto comum para permitir o avanço da malha ferroviária da região.

Os estudos apontam três cenários, sendo o primeiro com a alteração nos limites do Parque Nacional do Jamanxim. A segunda proposta prevê que a ferrovia vai contornar o parque, aumentando o trajeto em 176km. Em um terceiro cenário, o projeto, que já está em processo de concessão à iniciativa privada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), é abandonado e outras alternativas passam a ser estudadas.

A situação envolvendo a Ferrogrão tramita no Supremo Tribunal Federal (STF). [No começo do ano, o ministro Alexandre de Moraes, relator do caso, atendeu pedido da Advocacia-Geral da União \(AGU\) e autorizou o andamento dos estudos sobre o projeto](#). Nesta etapa, podem ser atualizados parâmetros e avaliados eventuais danos e compensações ambientais, além de alterações no trajeto e outras modificações que podem otimizar a iniciativa.

O projeto estava parado desde 2021, quando Moraes suspendeu o avanço da obra em razão dos riscos de impactos ambientais na região. Uma ação apresentada na corte questiona uma alteração na classificação do parque nacional Jamanxim, feita por meio de medida provisória.

Apesar de não confirmar a inclusão da Ferrogrão no novo PAC, o secretário Nacional de Transporte Ferroviário do Ministério dos Transportes, Leonardo Ribeiro, acredita que a Ferrogrão tem maior viabilidade econômica do que um projeto de passageiros. "Estamos tratando de um projeto de transporte de carga situado em uma região

cuja demanda por transporte de grãos não para de crescer", explica. Na avaliação de Ribeiro, investimentos em ferrovia são importantes, uma vez que é um meio de transporte que ajuda a desenvolver a economia sustentável.

"Investir em ferrovias é uma agenda global. Países da Europa e Ásia estão adotando planos e políticas públicas voltadas para destravar investimento em infraestrutura sustentável. Nesse contexto, os investidores enxergam as estradas de ferro como aposta certa, tendo em vista que transportam carga de forma mais eficiente do ponto de vista econômico e ambiental", frisa.

Ribeiro, no entanto, reconhece que os estudos da Ferrogrão precisam ser atualizados, pois os documentos encaminhados ao Tribunal de Contas da União (TCU) são análises com datas defasadas. "O projeto tem custos elevados, mas também benefícios ainda mais significativos. Costumo ver por outro ângulo: o que implica não fazer Ferrogrão? Vejo a duplicação da BR 163 uma alternativa mais problemática do ponto de vista ambiental", afirma.

O [diretor-executivo da Confederação Nacional dos Transportes \(CNT\), Bruno Batista](#), destaca que a sobrecarga de caminhões nas rodovias reduz a vida útil do asfalto, gera custos e danos ambientais. "No Brasil, pela falta de outras opções, a gente transporta grãos por uma distância muito grande. Existe uma sobrecarga na malha rodoviária, sobretudo nas épocas de colheita. Em Mato Grosso, por exemplo, a BR 163 fica atolada de caminhões. Isso faz com que a vida útil da via seja menor. Um outro ponto é que os caminhões consomem mais combustível do que uma ferrovia e uma hidrovia. O transporte rodoviário emite 100 gramas de CO<sup>2</sup> por tonelada e quilômetro de carga transportada. Já o transporte ferroviário emite 21 gramas", diz.

De acordo com Bruno Batista, a Ferrogrão, a longo prazo, gera benefícios com a redução da emissão de gases poluentes. "Uma faixa de domínio ferroviário é muito menor do que a rodoviária. O acesso à ferrovia não é



livre, como na rodovia. Ao lado da rodovia aparece vilarejo, posto de combustível, borracharia, pois os carros podem parar em qualquer trecho. Na rodoviária não tem acesso, por isso não existe este problema. É importante consultar as comunidades indígenas, o povo que vive ali. No longo prazo, a Ferrogrão faz sentido econômico e ambiental. Obviamente que tem que respeitar toda a legislação e olhar o contexto de ocupação indígena. Mas no longo prazo, ela vai gerar menos emissão", completa.

Crítico da Ferrogrão, o economista Claudio Frischtak, presidente da Inter.B Consultoria, fez estudo no qual aponta que o projeto não é sustentável financeiramente e, muito menos, ambientalmente. Um dos problemas, segundo ele, está no fato de tratar-se de um projeto greenfield, ou seja, saindo do zero. "Temos históricos de construção de ferrovias greenfield muito ruins. São ferrovias que, sistematicamente, atrasam muito e custam muito caro", afirma ele, citando exemplos como o da Norte-Sul, que levou mais de 40 anos e ainda não está concluída.

Na avaliação do especialista em infraestrutura, o caso da Ferrogrão é mais desafiador ainda. "A ferrovia vai ser implantada no bioma mais sensível do país e, por isso, o risco que vai se tomar é muito grande e os custos serão muito maiores do que os inicialmente previstos", pontua.

Claudio Frischtak defende mais investimentos na BR 163 do que em uma ferrovia paralela saindo do zero. "Isso não é uma opção de transporte. Já existe um modal, o que melhor o governo precisa fazer é modernizar a via que já existe e fazer um projeto socioambiental", afirma.

De acordo com o presidente da Inter.B Consultoria, o argumento ambiental para a construção da ferrovia é frágil, porque "haverá um impacto adverso muito grande na Floresta Amazônica". Frischtak não poupa críticas à licitação da BR 163, ligando o Pará ao Mato Grosso, feita pelo governo Jair Bolsonaro (PL), porque a concessão é de apenas 10 anos, prorrogáveis por mais 2, e, portanto, "não foi possível exigir muito do concessionário. "Apenas um único consórcio se interessou pelo leilão

e, mesmo assim, o governo não conseguiu fazer exigências de caráter socioambiental. Foi um erro de primeira grandeza", frisa.

## Estudos

Uma das organizações engajadas em torno do debate sobre o impacto ambiental da Ferrogrão é o Instituto Socioambiental (ISA). A analista do ISA, Mariel Nakane, destaca que o entendimento da entidade é que devem ser realizados novos estudos. "O ISA entende que os atuais estudos são insuficientes para atestar a viabilidade do projeto, pois foram carentes de avaliações robustas dos potenciais impactos socioambientais e socioeconômicos da ferrovia. Estudos considerando as diretrizes atuais de política pública do governo federal, como a Política de Prevenção e Combate ao Desmatamento na Amazônia", pontua.

Mariel pede, também, que as comunidades indígenas afetadas sejam ouvidas. "A determinação da atualização dos estudos foi feita pelo próprio Ministério de Transportes, como pode ser visto no sobrestamento do processo de concessão no TCU. Ademais, o ISA entende que a concessão do projeto não deve seguir até que seja realizada Consulta Prévia aos povos indígenas e comunidades tradicionais potencialmente impactadas pelo projeto", completa.

## "Queremos ser ouvidos"

Apesar de ser considerada estratégica para o governo federal e para o Estado Brasileiro no escoamento de produtos agrícolas para a Região Norte e para o exterior, a construção da Ferrogrão enfrenta um enorme desafio no âmbito social e ambiental. De acordo com estudo feito pelo InfoAmazonia, em parceria com o portal O Joio e O Trigo, a nova linha ferroviária afetará pelo menos seis terras indígenas, 17 unidades de conservação e três povos isolados.

Todas as seis [terras indígenas que podem ser impactadas pela Ferrogrão](#) estão localizadas no Pará. São elas: Praia do Mangue, Praia do Índio, Sawré Muybu, Baú, Menkragnoti e Panará. O estado também abriga três

povos isolados: os Pu'rô, os Isolados do Iriri Novo e os Mengra Mrari. Ao todo, 2,6 mil pessoas vivem nessas áreas, que abrangem 25 municípios do mato-grossenses e paraenses.

Desde 2016, quando a ferrovia ainda era um projeto distante, os indígenas da região buscam uma interlocução mais efetiva com o poder público. No mesmo ano, o presidente do Instituto Kabu, Doto Takak Ire, acompanhado pelo povo Kayapó, se reuniu com o então senador Blairo Maggi, idealizador da proposta. No entanto, com a chegada do ex-presidente Michel Temer ao poder, as conversas cessaram e, desde então, os indígenas não foram ouvidos sobre o assunto.

Takak Ire afirma que os Kayapó e outros povos que vivem ao redor do possível traçado da Ferrogrão estão fazendo de tudo para garantir novamente a interlocução com o governo federal, agora sob o comando do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT). O principal receio dos indígenas está no aumento das plantações de soja ao longo do percurso por onde os trilhos devem passar.

"Qualquer empreendimento ao redor da terra indígena, os indígenas vão ter que ser ouvidos. Se caso o governo não ouvir a gente, a gente vai ter que montar uma aldeia em cima do traçado da Ferrogrão. Então vai ser assim, se o cara não quiser, é aí que eles vão ter que passar por cima da gente para poder construir", alertou o presidente do Instituto Kabu.

No governo Lula, ainda há divergências em relação ao tema. Enquanto o ministro da Agricultura e Pecuária, Carlos Fávaro, manifesta estar mais convencido a apoiar a realização da obra, a chefe da pasta dos Povos Indígenas, Sônia Guajajara defendeu, em maio, que a Advocacia Geral da União (AGU) revise a alteração nos limites do Parque Nacional do Jamanxim, aprovado por meio de Medida Provisória.

No entendimento da ministra, as alterações feitas no parque não poderiam ser estabelecidas através desse artifício previsto na lei. Durante os governos de Michel Temer e Jair Bolsonaro, a AGU se

manteve favorável à redução da área do Parque do Jamanxim. Para a missionária do Conselho Indigenista Missionário (Cimi) no Mato Grosso, Natália Filardo, há muito interesse em expandir a área destinada à agropecuária no norte do Mato Grosso e no sul do Pará.

"Não é só a estrutura em si. Essa região em que a Ferrogrão está sendo instalada é a nova fronteira agrícola. É uma fronteira agrícola em expansão. A gente está vendo essa região ter índices de desmatamento altíssimos e, com a construção da ferrovia e o avanço do agronegócio para essas áreas, o impacto vai ser muito maior", avalia a missionária.

Além da Ferrogrão, outras ferrovias que cruzam o Mato Grosso podem sair do papel. A EF-354, chamada de Ferrovia de Integração Centro-Oeste (FICO), e Ferrovia Autorizada de Transporte Olacyr de Moraes (FATO) aguardam autorização para início das obras.

Em junho, o Conselho Indigenista Missionário (Cimi) realizou um encontro reunindo lideranças indígenas, comunidades tradicionais e agricultores familiares, que elaboraram uma carta protocolada no STF, contra o início das obras da Ferrogrão. "A gente está vendo tudo isso acontecer sem o Estado seguir a legislação, que é consultar os povos e explicar diretamente o que vai acontecer", critica Filardo.