

Pesquisa e Inovação

# Construção da Ferrogrão na Amazônia trará ganhos econômicos, mas ameaça comunidades indígenas

*Análise de impacto socioambiental do projeto foi feita por pesquisadores do Centro de Sensoriamento Remoto da UFMG*

sexta-feira, 4 de dezembro 2020, às 07h56

atualizado em sexta-feira, 4 de dezembro 2020, às 10h56

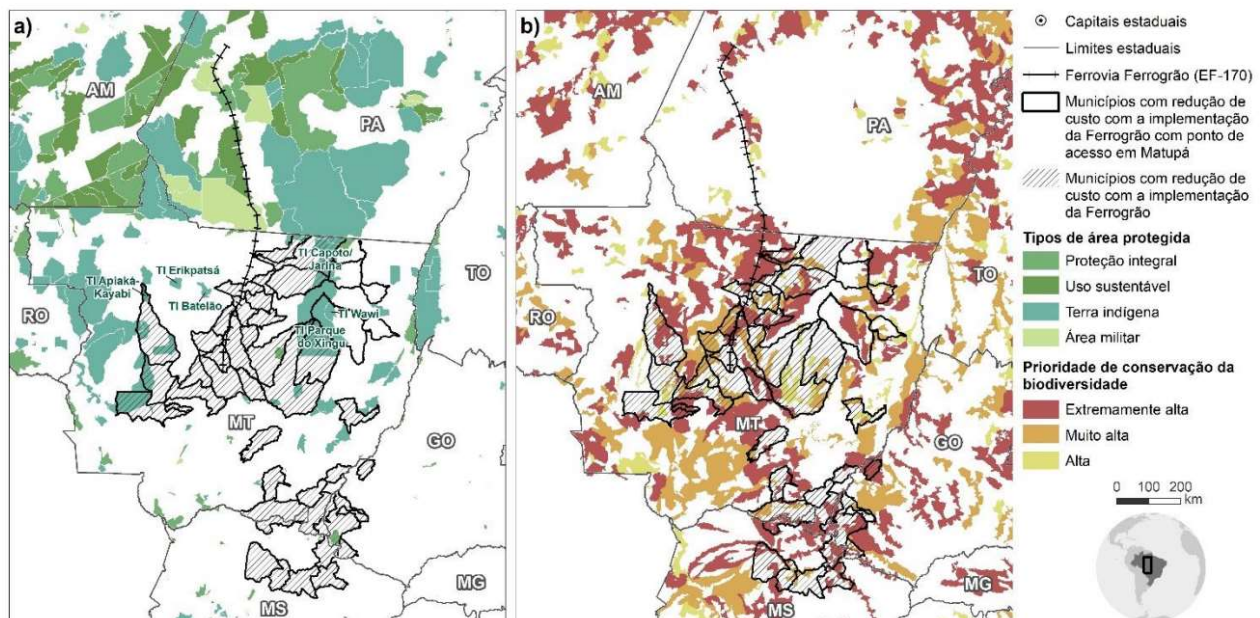


Imagem mostra áreas protegidas (a) e prioritárias para conservação da biodiversidade (b) nos municípios afetados pela Ferrogrão

Reprodução do policy brief

O Centro de Sensoriamento Remoto (CSR) da UFMG publicou um *policy brief* sobre os impactos socioambientais da implementação da ferrovia EF-170, popularmente conhecida como Ferrogrão, na Amazônia. Intitulado *Amazônia*



Jarandu o cenário atual do transporte de soja na região, que é feito majoritariamente pela rodovia BR-163, e o futuro cenário com parte da soja sendo transportada pela futura ferrovia.

A Ferrogrão encontra-se, no momento, em fase de licitação. Como o seu traçado ainda não foi definido, os pesquisadores do CSR trabalharam com duas projeções. A primeira considerou que a ferrovia se estenderá do município de Sinop, no Mato Grosso, até Itaituba, no Pará. A segunda prevê a ferrovia com o mesmo traçado, mas com um terminal intermediário no município de Matupá, no norte do Mato Grosso.

Segundo a pesquisadora Juliana Davis, uma das autoras da análise, o estudo mostra que, apesar dos benefícios econômicos, a implantação da ferrovia deixará os municípios da região mais vulneráveis nos campos social e ambiental, uma vez que vai alterar a dinâmica do fluxo de transporte na região.

“A Ferrogrão diminuirá os custos do transporte de soja porque o transporte ferroviário é mais barato que o rodoviário. Porém, percebemos que, no cenário que leva em conta o posto de transbordo em Matupá, poderá haver uma mobilização de rodovias estaduais para a chegada dos grãos até a ferrovia. Uma dessas rodovias passa dentro do Parque Nacional do Xingu, o que traria consequências negativas para os povos indígenas e outras comunidades menores do entorno”, explica.



*Aldeia no Parque Indígena do Xingu, uma das áreas que poderão ser afetadas pela nova dinâmica de transporte imposta pela construção da Ferrogrão*

*Pedro Biondi | Agência Brasil | Creative Commons Atribuição 3.0 Brasil*

A pesquisadora acrescenta que a valorização das terras do entorno da ferrovia também põe em risco as comunidades indígenas porque a valorização dessas terras gera especulação imobiliária. "A especulação leva, para a região, pessoas que estão interessadas em crescer financeiramente por meio do agronegócio, mas que não levam em conta o meio ambiente e os povos locais."

A participação desses povos no licenciamento da ferrovia poderia ajudar a diminuir os impactos negativos socioambientais da Ferrogrão. Segundo Davis, durante a etapa atual de licenciamento da obra, as populações das regiões que serão afetadas pela ferrovia precisam ser ouvidas. Ela destaca que os responsáveis pela obra deveriam, também, aumentar a área de impacto que é atualmente considerada no processo de licenciamento da Ferrogrão.

"Os povos indígenas precisam ser ouvidos durante o licenciamento. Povos que não são considerados dentro da área de influência da ferrovia não serão levados em conta para a sua implementação e, dessa forma, não estarão protegidos de futuros impactos negativos."

As projeções do estudo foram feitas por meio do [software Dinamica Ego](#), software de modelagem de sistemas ambientais desenvolvido por





Para avaliar o cenário do transporte brasileiro de soja em 2030, utilizamos bases de dados já existentes.

O *policy brief* foi produzido por Britaldo Soares Filho, professor do Departamento de Cartografia do Instituto de Geociências (IGC) e coordenador do Centro de Sensoriamento Remoto (CSR), Amanda Ribeiro, pesquisadora associada no CSR e doutoranda em Análise Ambiental na UFMG, Juliana Leroy Davis, doutoranda em Engenharia de Produção na UFMG e pesquisadora associada ao CSR, e William Leles de Souza Costa, pesquisador associado no CSR e doutorando em Análise e Modelagem de Sistemas Ambientais na UFMG. O documento [está disponível on-line](#).

## A Ferrogrão

A Ferrogrão (EF-170) é um projeto de ferrovia de extensão de 933 quilômetros e capacidade de transporte de até 52 milhões de toneladas de *commodities* agrícolas ao ano. Seu objetivo é criar uma nova opção de rota para o escoamento da produção do centro-norte do Mato Grosso até os portos de Santarém e Barcarena, no Pará.

O projeto prevê o escoamento da produção de soja, milho, farelo de soja, óleo de soja e açúcar, além do transporte de produtos importados como fertilizantes e derivados de petróleo. A Ferrogrão é considerada um projeto prioritário do Programa de Parcerias de Investimento (PPI) do governo federal, e sua construção e operação serão concedidas pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) para um empreendedor privado pelo período de 69 anos. Desde julho de 2020, o plano para a concessão da ferrovia está em análise no Tribunal de Contas da União (TCU). A previsão é que a Ferrogrão comece a funcionar em 2030.

**(Luana Macieira)**

Meio Ambiente   Indígenas   Pesquisas científicas   Tecnologia   Artigo científico

Centro de Sensoriamento Remoto   Britaldo Silveira Soares Filho   Ciências Socioambientais

