BRASIL

Plano para impulsionar ferrovias pressiona Amazônia brasileira

Governo Bolsonaro celebra contratos para o Arco Norte, corredor viário que cruza áreas vulneráveis do bioma. Ferrogrão é a mais polêmica

Aldem Bourscheit maio 19, 2022

Compartilhar

Presidente Jair Bolsonaro caminha sobre a Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL) com demais autoridades em São Desidério, Bahia, em setembro de 2020 (Imagem: Isac Nóbrega/PR / Palácio do Planalto / CC BY 2.0)

O governo brasileiro quer expandir a malha ferroviária do país pela Amazônia visando cortar os custos logísticos e aumentar a competitividade na exportação de grãos e minérios. Porém, isso deve aumentar o desmatamento e a pressão sobre populações indígenas e locais, alertam pesquisadores.

Assine nossa newsletter para ler as últimas notícias e análises sobre China, América Latina e o meio ambiente.

s as obras listadas forem de fato concretizadas, serão adicionados quase 50 mil km de ferrovias à malha nacional, segundo o Ministério de Infraestrutura. Isso representaria um acréscimo de 165% aos atuais 29 mil km construídos — uma rede

Receber, ocasionalmente, uma mensagem pontual do projeto

Email

SUBSCREVER

"Sempre se investiu pouco e sem continuidade em ferrovias no Brasil", explicou

Até agora, a maior parte das ferrovias nacionais se expandiu fora da Amazônia, mas a região pode receber mais 4 mil km de trilhos por meio de concessões e outros 9,6 mil km via autorizações. Os investimentos privados previstos chegam a R$ 115 bilhões, todos de empresas brasileiras.

Ferrovias: redução de custos x impactos

O governo de Jair Bolsonaro defende que a expansão da rede ferroviária aumentará a competitividade do mercado de *commodities*. A extensão da malha poderia reduzir o custo do frete nacional em um terço, garantiu o ex-secretário de Transportes Terrestres do Ministério da Infraestrutura, Marcello Vieira (substituído logo após a entrevista ao *Diálogo Chino).*

"Os trens são a melhor opção para levar grandes volumes de produtos com baixo valor agregado [como grãos e minérios] de regiões produtoras aos centros de consumo e exportação", afirmou Vieira.

> ### Modelos de parceria
> O contrato de **concessão** passa a operação da ferrovia pública ao setor privado. Empresa e governo dividem responsabilidades nas obras.
>
> Já na **autorização**, a empresa assume mais funções nas obras, como o pedido de licenças ambientais e a busca por investidores e operadores ferroviários.

O ministério também defende que as ferrovias reduziriam as emissões de CO_2 em dois terços, na comparação ao transporte rodoviário de cargas, sem, no entanto, detalhar como isso ocorreria. A expansão da malha diminuiria ainda os acidentes em estradas, impulsionaria as economias e os serviços regionais, criaria empregos e estimularia o transporte ferroviário de passageiros, com a revitalização de 10 mil km subutilizados, acrescenta a pasta.

Assine nossa newsletter para ler as últimas notícias e análises sobre China, América Latina e o meio ambiente.

retor do Instituto de Energia e Meio Ambiente (Iema), André Ferreira, critica a pouca diversificação das cargas ferroviárias. Em média, 73% é de minério de ferro, e o restante, da agropecuária e outras indústrias.

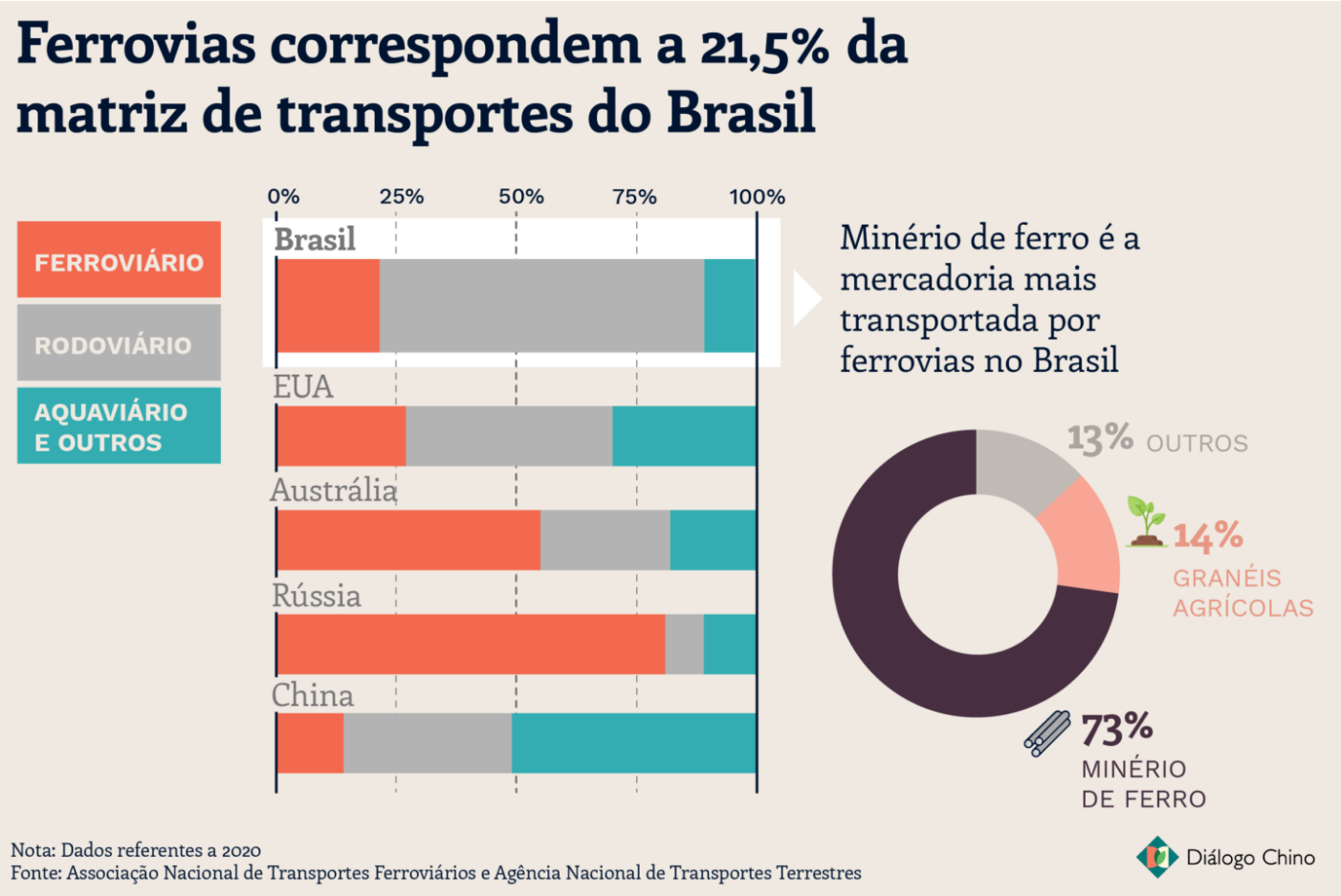
Receba, pelo e-mail, as últimas notícias e análises de privacidade.

Email

SUBSCREVER

as linhas hoje cortando e projetadas para a Amazônia atendem sobretudo ao

Hoje, 67,7% das cargas transitam por rodovias no Brasil, contra 21,5% por ferrovias e 9,5% por hidrovias e cabotagem (a navegação entre portos marítimos), aponta o Plano Nacional de Logística. Concessões e autorizações preveem elevar o volume transportado por ferrovias para 40% até 2035.



Infográfico: Gabriella Sales / Diálogo Chino

“Os projetos não podem ser discutidos isoladamente, porque integram grandes redes de produção e exportação de *commodities* que trarão sérios impactos socioambientais”, acrescentou o diretor do Iema.

Neto, da Coppe/UFRJ, acrescenta que o governo está transferindo a responsabilidade

da condução das obras quase que totalmente ao setor privado. “[As empresas poder [illegible] 'riblar interesses sociais ou ambientais nos projetos. Alguns pedidos [de [illegible] ções] são de microempresas e podem ser apenas reservas para negociações futuras”, criticou o professor.

Assine nossa newsletter para ter as últimas notícias e análises sobre China, América Latina e meio ambiente
Ao assinar, você concorda com nossa política de privacidade
Email
SUBSCREVER

Arco Norte leva commodities a mercados [illegible]

O investimento em infraestrutura deve impulsionar as exportações de *commodities* pelo Arco Norte, um corredor de estradas, portos e ferrovias cortando regiões de Amazônia e Cerrado e que recebe crescente atenção de governos e investidores. Dali, são mais curtas as distâncias e os custos até mercados da China, Europa ou acessíveis pelo Canal do Panamá.

Hoje, os portos do Arco Norte já exportam mais de 30% da soja e do milho brasileiros e importam taxas semelhantes de fertilizantes, segundo dados da Companhia Nacional de Abastecimento.

As obras do Arco Norte também facilitariam o acesso às reservas minerais e de petróleo e gás natural descobertas em 2021 na Guiana e no Suriname. Só as reservas de gás em ambos os países ultrapassam os 283 bilhões de metros cúbicos — o equivalente às reservas do Peru, com 40% de sua matriz energética baseada no gás natural — e, por isso, despertam o interesse de companhias como a Petrobras, Exxon Mobil e Chevron.

No Arco Norte, já estão asseguradas a concessão de 1.537 km da ferrovia Norte-Sul, entre os estados de São Paulo e Pará, e a renovação do contrato de 892 km da Estrada de Ferro Carajás, entre o Pará e o Maranhão. Os recursos virão de aportes privados nacionais que somam R$ 11 bilhões, como da mineradora Vale e da operadora ferroviária Rumo Logística.

Ainda há a concessão e autorização para as obras de 888 km da Ferrovia de Integração Centro-Oeste, a Fico, entre o Mato Grosso e Goiás. Outros 646 km da mesma linha, do Mato Grosso a Rondônia, estão em estudos.

Assine nossa newsletter para ler as últimas notícias e análises sobre China, América Latina e o meio ambiente.
Ao assinar, você concorda com nossa política de privacidade
Email
SUBSCREVER

Infográfico: Gabriella Sales / Diálogo Chino

Dos 1.527 km previstos para a Ferrovia de Integração Oeste-Leste, a Fiol, da Bahia ao Tocantins, já existe uma concessão de 537 km. A ferrovia se conecta ao Porto Sul, em Ilhéus, cuja obra é denunciada por seus impactos em nascentes e na pesca artesanal.

Ambas as malhas serão ligadas à Ferrovia Norte-Sul, conectando portos no Maranhão e em São Paulo.

Ferrogrão: principal alvo de conflitos

A previsão é de que a Ferrogrão tenha 993 km ligando Mato Grosso ao Pará. O objetivo é fortalecer o comércio doméstico e as exportações, além de reduzir os custos logísticos e o desperdício de grãos no transporte pela BR-163. Ela levaria basicamente soja e milho do Mato Grosso rumo à China e traria fertilizantes e derivados de petróleo importados.

Com planos traçados há mais de uma década e prioritária para o governo de Jair Bolsonaro, a Ferrogrão está sob análise do Tribunal de Contas da União, que cobra a consulta prévia aos povos indígenas afetados pelo projeto.

A Ferrogrão também é tratada no Supremo Tribunal Federal. Uma liminar do ministro Alexandre de Moraes paralisou, em março, a concessão da ferrovia até que seja julgada uma ação movida pelo PSOL denunciando a redução do Parque Nacional do Jamanxim, no Pará, por onde passaria a malha. A diminuição foi determinada pelo ex-presidente Michel Temer em 2016. Não há previsão para o julgamento

Assine nossa newsletter para ler as últimas notícias e análises sobre China, América Latina e o meio ambiente.

Ao assinar, você concorda com nossa política de privacidade

Email

SUBSCREVER

Ferrogrão é alvo de controvérsias por seus possíveis impactos socioambientais. Indígenas bloquearam a BR 163, no Pará, em agosto de 2020: 'Em defesa da Amazônia. Sem ouvir os indígenas, não haverá concessão e Ferrogrão', diz faixa (Alamy)

Uma análise da Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG) aponta que as obras da Ferrogrão afetarão povos e áreas preservadas de Cerrado e Amazônia. “A especulação de terras e as derrubadas de vegetação ao longo da linha férrea empurrarão o arco do desmatamento para dentro da floresta”, alertou William Leles, do Centro de Sensoriamento Remoto da UFMG.

Além disso, as estradas de acesso e os terminais de carga e descarga não suportariam as 52 milhões de toneladas anuais estimadas para a linha férrea, apontou a UFMG. “Estudos para a operação da ferrovia não contemplam isso, nem os impactos socioambientais cumulativos da expansão ferroviária na Amazônia”, ressaltou Leles.

> Os brasileiros querem saber qual é a visão de futuro e quais as prioridades que os candidatos têm para a infraestrutura do país

Ferreira, do Iema, questiona ainda a necessidade de obras como a da Ferrogrão, uma vez que o escoamento por regiões já estruturadas do Sudeste é mais viável. Segundo

Sudeste, onde a infraestrutura é consolidada, e isso reduziria a pressão sobre o Nort
:ão a Amazônia e seus povos.

Assine nossa newsletter para ler as últimas notícias e análises sobre China, América Latina e o meio ambiente.

Enquanto o governo de Jair Bolsonaro, que tentará a reeleição em outubro, manteve e ampliou as políticas de governos anteriores para o setor ferroviário, o primeiro

Email

SUBSCREVER

candidatos têm para a infraestrutura do país. O que vemos até agora são projetos isolados, que pouco acrescentam no longo prazo", disse Leles.

Projetos ferroviários até ao Peru

Desde os anos 1970, vários projetos ferroviários foram esboçados entre Peru e Brasil, mas nenhum avançou.

O que rendeu mais polêmicas foi a Ferrovia Transcontinental Brasil-Peru (Fetab), lançada em 2014 para ligar o Acre, no Norte do Brasil, ao porto de Bayovar, na costa do Peru. O projeto cortaria o que hoje é o Parque Nacional da Serra do Divisor, impactando a rica biodiversidade amazônica.

"Por este motivo, somado à falta de clareza de quem financiaria o projeto e da vontade política do governo peruano, ele não deu em nada", disse Marc Dourojeanni, engenheiro e renomado ambientalista do país.

> **Corredor Ferroviário Bioceânico**
>
> Lançado em 2015, o megaprojeto de 5.000 km ligaria Santos, no Sudeste do Brasil, ao porto de Ilo, no Peru, cruzando a Bolívia.

Em 2015, investidores chineses chegaram a demonstrar interesse pelo projeto, mas Dourojeanni lembra que a negociação esfriou. "Imagino que eles tenham feito suas contas e o avaliado como inviável", disse. Hoje, no entanto, não está descartada a construção de uma rodovia cortando a região.

Lançado naquele mesmo ano, o Corredor Ferroviário Bioceânico ligaria Santos, no Sudeste brasileiro, cruzando a Bolívia e chegando até o porto de Ilo, no Peru. A rota de 5.000 km encurtaria a distância do Brasil ao Oceano Pacífico e, dali, aos mercados asiáticos. Ele também empacou por falta de investimentos. Em 2020, o governo

ocorrendo.

Assine nossa newsletter para ler as últimas notícias e análises sobre China, América Latina e o meio ambiente.

ço menos lembrada é a Ferrovia Interoceânica Iquitos-Yurimaguas, que ligaria essas duas importantes cidades do norte da Amazônia peruana, com 555 km de trilhos. Ela também foi descartada pelo governo peruano porque passaria pelo Pastaza

Email

SUBSCREVER

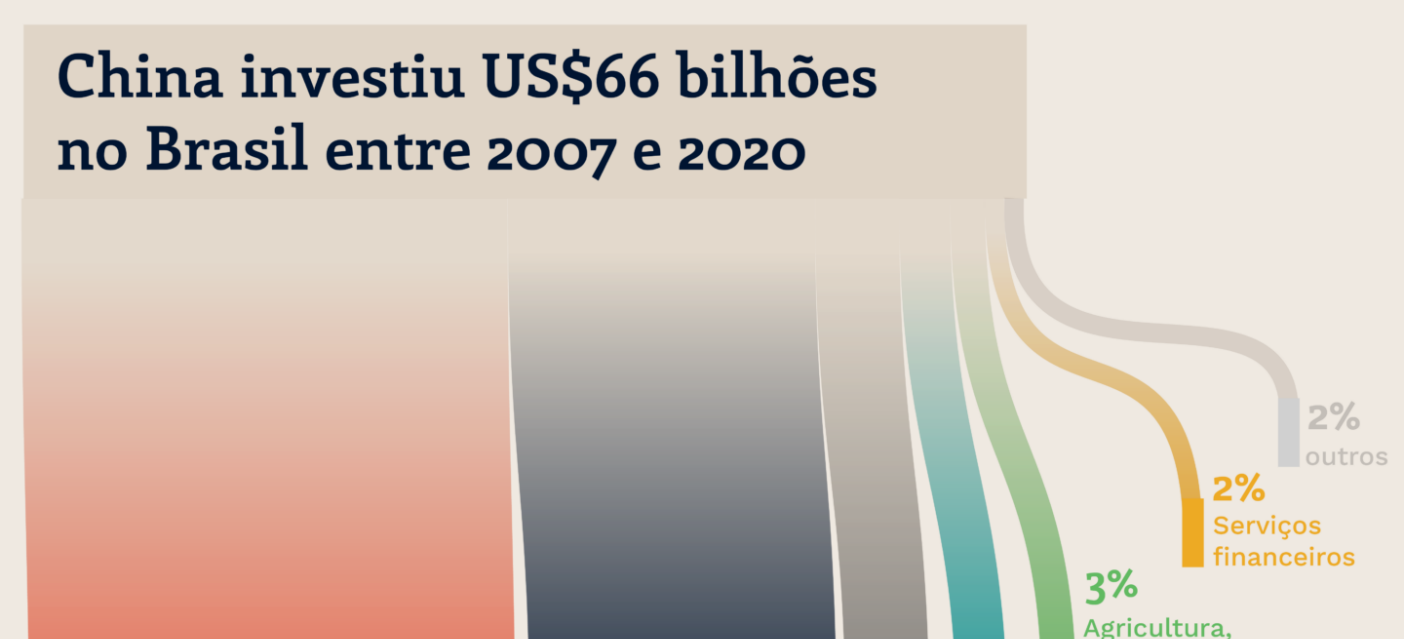
porque não há clareza, não temos uma política de conectividade" disse Manuel Glave, pesquisador sênior do Grade, um grupo análise para o desenvolvimento do Peru.

China: interesse em ferrovias esbarra em questões locais

Recursos privados são a base do esperado salto ferroviário nacional. O setor interessa à China, mas os investimentos dependem de um maior alinhamento do país com os marcos jurídicos, políticos e ambientais do Brasil.

"Poucos países têm condições tão favoráveis à China [em disponibilidade de terras e recursos naturais, além de boas relações políticas e comerciais bilaterais] para projetos de infraestrutura como o Brasil", explicou Tulio Cariello, diretor de Pesquisa do Conselho Empresarial Brasil-China.

"O Brasil começou a se abrir à internacionalização na década de 2010, no mesmo momento em que as empresas chinesas buscavam novas oportunidades globais para investimentos", acrescenta.



Assine nossa newsletter para ler as últimas notícias e análises sobre China, América Latina e o meio ambiente.

Ao assinar, você concorda com nossa política de privacidade

Email

SUBSCREVER

Entre 2007 e 2020, a China investiu US$ 66 bilhões no Brasil, em setores como energia elétrica (48%), petróleo e gás (28%) e mineração (7%). Mas alguns projetos emperraram.

Em agosto de 2021, a China Communications Construction Company (CCCC) alegou problemas financeiros ao desistir da construção de um megaporto em São Luís, no Maranhão. A obra é denunciada como responsável por impulsionar a expulsão de comunidades quilombolas e a grilagem de terras, mas não está claro se esses fatores também influenciaram na decisão da construtora.

Sem mais informações sobre o processo, o consórcio da CCCC com a China Railway Group para construir o Porto Sul também não avançou. Já um acordo firmado em 2019 entre o governo do Pará e a CCCC previa estudos de viabilidade para a implantação de uma ferrovia de 492 km no estado. A obra não deslanchou com o capital chinês e deve ser assumida pela Vale.

Sem investimentos, o único envolvimento chinês tangível nas ferrovias do Brasil até agora é representado pelos trilhos da Fiol, que são importados da China.

Jack Lo contribuiu com esta reportagem.

Compartilhar

Aldem Bourscheit

Aldem Bourscheit é um jornalista brasileiro que cobre meio ambiente

Você tem o direito de publicar este artigo de acordo com os termos da licença Creative
ns

Assine nossa newsletter para ler as últimas notícias e análises sobre China, América Latina e o meio ambiente.
REPUBLICAR ESTE ARTIGO

Ao assinar, você concorda com nossa política de privacidade

Email

SUBSCREVER

Continue lendo

BRASIL

As ferrovias da Amazônia e as lições sobre investimentos chineses no Brasil

Adriana Abdenur, Maiara Folly et al. setembro 9, 2021

Assine nossa newsletter para ler as últimas notícias e análises sobre China, América Latina e o meio ambiente.

Ao assinar, você concorda com nossa política de privacidade

Email

SUBSCREVER

BRASIL

Projeto de estrada avança sobre floresta amazônica intocada

Leandro Chaves março 10, 2022

BRASIL

A jornada de uma aldeia amazônica para escapar do avanço da soja

horance maio 11, 2022

Assine nossa newsletter para ler as últimas notícias e análises sobre China, América Latina e o meio ambiente.

Ao assinar, você concorda com nossa política de privacidade

Assine nossa newsletter para ler as últimas notícias e

Email

SUBSCREVER

Email

SUBSCREVER

Explorar assuntos

AGRICULTURA

CLIMA & ENERGIA

INDÚSTRIAS EXTRATIVISTAS

INFRAESTRUTURA

COMÉRCIO E INVESTIMENTO

Assine nossa newsletter para ter as últimas notícias e análises sobre China, América Latina e o meio ambiente.

Ao assinar, você concorda com nossa política de privacidade

Email

Descubra mais

SUBSCREVER

Assine nossa newsletter para ler as últimas notícias e análises sobre China, América Latina e o meio ambiente.

Ao assinar, você concorda com nossa política de privacidade

Email

SUBSCREVER