



FERROVIA DO GRÃO (EF-170): NEOEXTRATIVISMO E DEPENDÊNCIA

André Paiva Rodrigues

PUC-Campinas
rod.andrep@gmail.com

Vera Santana Luz

PUC-Campinas
veraluz100@gmail.com

Resumo

Neste trabalho buscamos indicar “*ex ante*” as potenciais transformações que o projeto da EF-170 (Ferrogrão) acarretará, situando o empreendimento em seu contexto institucional e desvelando aspectos da dinâmica do planejamento e uso desta infraestrutura do agronegócio. Serão apontadas, de igual modo, as principais empresas e grupos interessados na consecução deste empreendimento, bem como ações aplicadas à sua concretização. Partindo das noções de território usado e neoextrativismo, reinterpretemos um conjunto de dados e informações oficiais e públicas referentes ao projeto, realizando uma análise de conteúdo deste material; a avaliação de fontes hemerográficas e legislações relacionadas ao empreendimento também foi operada. Tais procedimentos permitiram evidenciar a Ferrogrão como peça de um modelo de desenvolvimento, baseada em reforço de um padrão exportador de especialização produtiva (agro-mineral), com forte apoio do Estado, cujo efeito promove expectativas e conflitos quanto ao uso do território, elementos que depõem contrariamente ao alegado valimento socioambiental declarado no empreendimento.

Palavras-chave: projetos ferroviários; logística; agroexportação; Amazônia; impactos socioambientais.

Abstract

This paper seeks to indicate ‘*ex ante*’ some of the potential transformations that the EF-170 (Ferrogrão) project will bring about, situating the enterprise within its institutional context and revealing aspects of the dynamics of planning and use of this agribusiness infrastructure. We will also identify the main companies and groups interested in achieving this project, as well as the actions applied to its realization. Drawing from the notions of used territory and neo-extractivism, we reinterpret a set of official and public data and information related to the project, conducting a content analysis of this material; the evaluation of hemerographic sources and legislation related to the enterprise was also conducted. These procedures allowed us to highlight Ferrogrão as a piece of a development model, based on reinforcing an export-oriented pattern of productive specialization (agro-mineral), with strong state support, whose effect generates expectations and conflicts regarding the use of the territory, elements that contradict the alleged socio-environmental validity declared in the project.

Keywords: railway projects; logistic; agroexport; Amazon; socio-environmental impacts.

JEL Codes: Q34; Q5; Q58.



1. Introdução

Na Amazônia Brasileira, parte significativa dos desmatamentos e conflitos ocorre no entorno de grandes eixos de integração e logística, em especial ao longo de rodovias asfaltadas (Becker, 2004). Ocorre também, com elevada intensidade, ao longo de ferrovias e hidrovias. Estas infraestruturas, orientadas para o transporte de “*commodities*” e incorporação, causam imensos impactos socioambientais e expressam transformações substantivas do território, sobretudo por espelhar os propósitos da grande produção e das altas finanças.

Os grandes sistemas de engenharia – sejam aqueles realizados ou projetados –, concebidos deliberadamente com intenções corporativas (portos, centros de distribuição e armazenagem, ferrovias etc.), redefinem inteiramente a organização do espaço ou, conforme expressa Arroyo (2001, p. 207), tornam-se criadores de territórios futuros, “na medida que tecem expectativas de novas oportunidades de negócios em áreas ainda não ocupadas por uma determinada atividade”. É, deste modo, fundamental a análise antecipada das implicações socioambientais destes empreendimentos, bem como de seus custos e viabilidade.

Na corrida pela busca das melhores estratégias logísticas às cadeias de produção de grãos, o sistema de objetos e ações encarnados no conjunto de eixos de integração nacional (corredores logísticos) estão na ordem do dia, demandando esforços de governos, empresas de agronegócio, agências multilaterais e de conglomerados financeiros. Esse cenário desencadeou uma complexa coalizão de interesses nos campos da agroindústria e infraestrutura, simultaneamente acelerando e diversificando os investimentos e os empreendimentos nestes setores.

Como consequência, o avanço e controle destes projetos passam a ser dominados pelos investimentos, tanto quanto pelo comércio exterior e, por isso, “representam um modelo de intervenção no território, não apenas do Estado, mas também de grandes empresas, nacionais e internacionais [...] com forte interação com as instituições bancárias e financeiras” (Castro, 2012, p. 59-60).

Esses conjuntos técnicos são entregues a grandes empresas da agroindústria, mineração e engenharia civil (como grupos Amaggi, Bunge, Cargill, Vale, Odebrecht, Andrade Gutierrez e Camargo e Correia), mas também a um conjunto de instituições financeiras regionais e internacionais (Fundo Monetário Internacional [FMI], Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento [BIRD], Corporação Andina de Fomento, Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social [BNDES], Novo Banco de Desenvolvimento [Banco BRICS]) que, com seu enorme poder econômico, exercem forte pressão não apenas pela ampliação da infraestrutura física amazônica, mas pelo conjunto de justificativas, discursos e normas que as viabilizam (Couto, 2008).

Com o intuito de contribuir para o conhecimento acerca do crescente consumo material e impactos operados pelos complexos agroindustriais e logísticos, bem como da distribuição desigual de danos ambientais entre diferentes grupos sociais na Amazônia, neste trabalho buscaremos indicar a gama de intervenções e transformações que o projeto de construção da EF-170 (Ferrogrão) é portador, situando o empreendimento em seu contexto e desvelando aspectos da dinâmica do planejamento e investimento da infraestrutura para transporte de “*commodities*” agrícolas. Serão apontados, também, alguns dos principais atores e grupos interessados na



consecução deste projeto, bem como os argumentos aplicados à concretização deste empreendimento.

Tal exposição permitirá identificar as intervenções solidárias do Estado para com os agentes da agroindústria e extrativismo globalizados, cujo efeito promove estratégias de incorporação territorial, aquecimento do mercado de terras e superexploração de recurso naturais e bens comuns, com efeitos desagregadores sobre comunidades camponesas e povos originários. Procuramos mencionar, ainda, aquilo que Osório (2012) classifica como a consolidação de um padrão exportador de especialização produtiva (agro-mineral), que promove uma expansão das modernas fronteiras de exploração, mesmo àqueles territórios anteriormente preteridos pelo capital.

Para elaboração desta exposição, realizamos um levantamento de dados oficiais e públicos referentes ao projeto, assim como de legislações pertinentes ao assunto em tela; foi avaliada, também, uma quantidade maior de fontes hemerográficas para levantamento das informações, tais como matérias jornalísticas, bem como relatórios de organizações não governamentais e referências de estudos acadêmicos.

A reinterpretação de tais dados e informações se deram segundo os pressupostos teóricos que visam avaliar o uso do território/território usado, sob o prisma das interações do fenômeno técnico com a produção econômica (Santos, 2005; Santos & Silveira, 2001), que apontam para algumas das forças mais significativas da configuração espacial, assim como rearranja-se estes conteúdos à luz daquilo que as ciências sociais latino-americanas recentemente têm classificado

como neoextrativismo (Gudynas, 2015; Svampa, 2019) — modalidade de acumulação ancorada em exportação massiva de recursos naturais e alimentos, com pouco ou nenhum processamento, adaptada agora às atuais condições e dinâmicas da globalização neoliberal.

2. EF-170, a ferrovia do grão

Demanda antiga de entidades ligadas ao agronegócio, a EF-170 ganhou notoriedade durante o mandato do presidente Michel Temer (2016-2018), momento em que o projeto foi inserido, na qualidade de empreendimento de “inquestionável valor estratégico”, no Programa de Parceria e Investimento, lançado entre 2016-2017 (Programa de Parceria de Investimentos [PPI], 2017). Considerado pelo alto escalão do governo federal como “prioridade nacional no setor ferroviário”, seu investimento foi estimado em R\$ 12,7 bilhões (Rocha & Caixeta, 2018), podendo alcançar 21,5 bilhões quando considerados todos os custos envolvidos em sua consecução (Arini, 2021).

Tal projeto, conforme indicam Steinbrenner & Castro (2018, p. 3), circula entre os meios político e empresarial desde 2012, quando o Ministério dos Transportes lançou o Programa de Investimento em Logística (PIL-2012), no âmbito do segundo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC 2). A ideia de construí-la, contudo, partiu de associações de classe ligadas a grandes produtores e operadoras logísticas (“*tradings*”), com o objetivo de usar os portos do chamado “Arco Norte”¹, para exportação de grãos brasileiros até mercados da China e Europa, com custos de transporte reduzidos (Otta, 2018).

¹ Em conceituação oficial, Arco Norte é o sistema de transportes, em seus vários modos, responsável pelo escoamento de cargas por portos

do Norte e Nordeste do Brasil, isto é, ao norte do paralelo 16° S (Brasil, 2016).



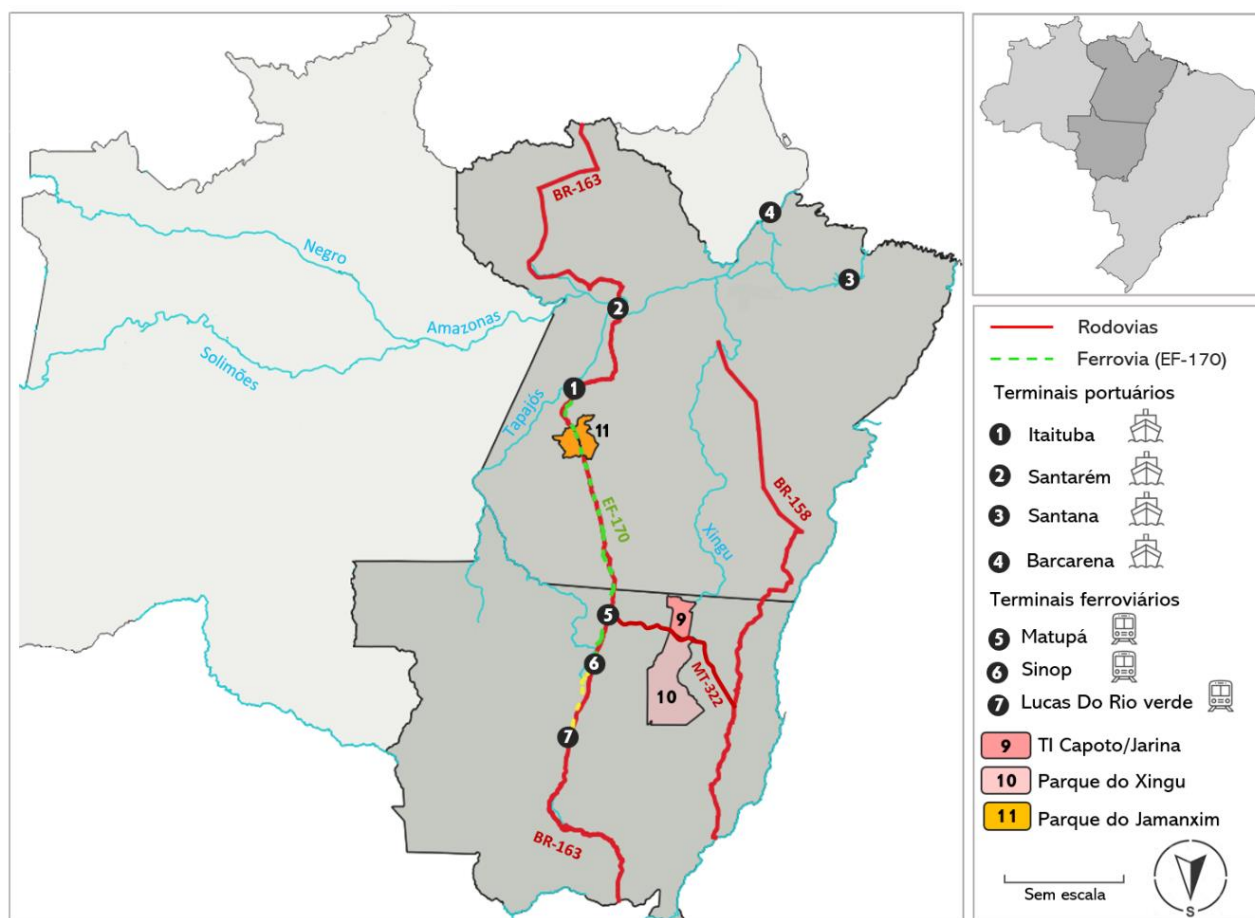
Entre as principais associações representativas a reclamar o projeto, destacam-se a Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA), Associação Brasileira dos Produtores de Soja e Milho (APROSOJA), Movimento Pró-Logística e a Associação Mato-grossense dos Produtores de Algodão (Ampa)² – esta última, possuindo como presidente de sua atual gestão (biênio 2023/2024) Eraí Maggi Scheffer, empresário responsável por organizar, em anos recentes, iniciativa de constituição de um fundo para construção da Ferrogrão e notabilizado por considerar, em falas públicas, o preço de 12,7 bilhões de reais da estrada de ferro como “um troco”, diante dos benefícios que ela proporcionará aos produtores rurais (Otta, 2018). Já entre as principais empresas envolvidas na idealização e apoio ao projeto, encontram-se a Amaggi, Archer Daniels Midland (ADM), Bunge, Cargill, Dreyfus, e a estruturadora Estação da Luz Participações (EDLP).

Em sua proposta mais atualizada, a Ferrogrão (EF-170) é um projeto ferroviário de aproximadamente 933 km de extensão e capacidade de transporte de até 52 milhões de toneladas de “*commodities*” agrícolas ao ano, que interligará os municípios de Sinop/MT e Itaituba/PA, rota pela qual a produção do centro-norte de Mato Grosso já é escoada por via hidroviária (médio e baixo Tapajós) e rodoviária (BR-163) (Figura 1).

² Acerca da atuação política e empresarial de tais entidades, conferir Pompeia (2021).



Figura 1: Projeto EF-170 e suas conexões



Fonte: Elaborado pelos autores a partir de Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística [IBGE], 2021 e Agência Nacional de Águas e Saneamento Básico [ANA], 2022.

Há, ainda, previsão da extensão da ferrovia de Sinop/MT até Lucas do Rio Verde/MT, chamada Ferrogrão 2, de acordo com o caderno “análise operacional” da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) (Brasil, 2020). Neste cenário, também é

prevista uma estação intermediária em Matupá-MT, responsável por acréscimos³ no montante transportado pela estrada de ferro, já que possibilita maior fluidez e operacionalidade à produção exportável de mais cinco municípios do Mato Grosso⁴ (Costa, Davis & Ribeiro, 2020) — o que, por

³ Neste cenário, a previsão é de que a Ferrogrão aumentaria sua movimentação diária de 435 vagões por dia (16 Mton por ano) para 480 vagões ou 17,5 Mton por ano, em um quadro onde a disponibilidade da ferrovia permitiria a redução do fluxo de caminhões de transporte de soja na BR-163 acima de 81%. Cf. Costa, Davis e Ribeiro (2021, p. 04-05).

⁴ “Nota-se que o projeto da ferrovia com a estação de Matupá atrairia mais cinco municípios da microrregião nordeste do estado de Mato Grosso, a região conhecida como Vale do Araguaia, para o escoamento da soja pela Ferrogrão: Santa Cruz do Xingu, Canabrava do Norte, Querência e Bom Jesus do Araguaia” (Costa, Davis & Ribeiro, 2020, p. 3).



seu turno, deverá incentivar ainda mais a expansão da fronteira de produção agrícola no estado, notadamente em áreas lindeiras à MT-322, zona especialmente sensível, dado elevado grau de cobertura vegetal ainda preservado e passagem nas Terras Indígenas do Parque Nacional do Xingu e Capoto-Jarina (Costa et al., 2021).

Em conjunto, os empreendimentos logísticos já instalados formam o Eixo Tapajós do chamado Corredor Logístico Estratégico Norte (Brasil, 2017a), ao qual vem se somar o projeto ferroviário em tela. Sua inclusão, neste já amplo sistema de engenharia agrologístico, depende fundamentalmente de sua ligação com o conjunto de estações de transbordo (transferência) de carga localizadas no município de Itaituba, já que todo o volume de carga transportado pela EF-170 será transferido para estes terminais fluviais, e encaminhados na sequência aos centros exportadores de maior desempenho na região, notadamente os portos localizados em Santarém-PA, Barcarena-PA e Santana-AP.

O caráter estratégico deste empreendimento está ligado à sua capacidade de redução do custo no escoamento da produção de grãos (soja e milho); ruralistas e “*tradings*” preveem que a tarifa reduzida oferecida pela binômio ferrovia-terminais fluviais, aumente a rentabilidade da produção agroexportadora mato-grossense e paraense — reduções no custo de transporte que podem alcançar até 52%, conforme indicam Costa et al. (2020, pp. 2-3).

A modelagem dos cenários de implantação da Ferrogrão aponta variações no custo acumulado de transporte de 48 municípios nos estados do MT, GO, MS, até os portos e Santarém, Belém, Barcarena e Manaus. O resultado das variações por município demonstra que a implementação da ferrovia provoca redução percentual de 1% a 52%.

A consecução e operação desta estrada de ferro será concedida pelo governo federal, via Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), a um empreendedor privado, pelo período de 69 anos. O monitoramento e fiscalização das obras e das atividades futuras dessa infraestrutura também serão de responsabilidade desta agência.

Conforme informações divulgadas pela Rede Xingu+ (Xingu+), os recursos orçados para compensações de impactos do projeto respondem por 3.6% do valor total de investimento previsto (R\$ 777 milhões), dos quais apenas R\$ 13.513 milhões para condicionantes indígenas (aproximadamente, R\$ 1.93 milhões/ano, durante os 7 anos previstos de duração da etapa de instalação da ferrovia) (Xingu+, 2023). Os valores que excederem este limite, serão arcados pelo governo federal, que irá, pois, repartir o risco dos custos socioambientais com a concessionária (Agência Infra, 2020).

Na tentativa de remoção dos obstáculos jurídico-formais à expansão do cultivo e exportação de soja na Amazônia Legal, o Programa de Parcerias de Investimento da União (PPI) buscou apresentar a EF-170 como “ambientalmente sustentável”, o que envolveu esquema de certificação ambiental, com assinatura de memorando com a Climate Bonds Initiative (CBI) — entidade que certifica obras com emissão de títulos verdes (“green bonds”) —, apresentando-a como projeto de alto potencial de redução nas emissões de carbono pela queima de combustível fóssil, por virtualmente reduzir o tráfego de caminhões na BR-163, assim como empreendimento “inibidor de desmatamento”, uma vez que segue o trajeto já desmatado da rodovia Cuiabá-Santarém e, quando implantada, bloqueará a abertura de estradas vicinais ao longo da BR, evitando o fenômeno “espinha de peixe” (PPI, s.d.), porém sem



detalhar como esse mecanismo inibitivo funcionaria.

Entretanto, o elemento mais importante desta narrativa concentra-se no argumento de que a ferrovia não se sobrepõe a unidades de conservação ou terras indígenas, indicando que essas áreas legalmente protegidas e sensíveis encontram-se distantes do empreendimento (respectivamente, 4 e 7 km da linha férrea), não ocasionando, por esta razão, impactos socioambientais diretos — ideias frequentemente reapresentadas e utilizadas pela Frente Parlamentar da Agropecuária ([FPA], 2021), conforme podemos observar em documento divulgado pela entidade, em que manifesta seu apoio ao empreendimento.

3. Os descaminhos da EF-170

Defensores da ferrovia argumentam ser primordial a melhoria e ampliação das rotas de escoamento da produção, envolvendo todos os modos de transportes, conforme indicam Alarcon, Guerrero e Torres (2016). Nas argumentações dos setores pró-logística, a necessidade de implantação, adequação e integração da malha ferroviária e de sua conexão intermodal, capazes de possibilitar sua utilização pelo setor produtivo, ajustando a oferta de transporte aos crescentes volumes de “*commodities*”, são apresentadas como uma evidência ou fato autoexplicativo e de inequívoco interesse nacional.

Organizados em torno do Movimento Pró-logística⁵, diversas associações representativas do agronegócio e parlamentares ligados à grande agropecuária apontam que o crescimento e a competitividade da agricultura e da agroindústria dependem, em elevado grau, da redução do custo de exportação de grãos,

tomando, deste modo, o desenvolvimento dos sistemas de transporte de carga — em especial em seus modelos ferroviário e hidroviário — fatores estratégicos de concorrência e inserção. Tal percepção ocorre por muitas razões, porém a organização de novas áreas de produção de grãos no mundo, sobretudo no leste europeu e Rússia, mais próximas dos grandes centros consumidores da China e Europa Ocidental, é um importante fator que condiciona este olhar. Ao repercutir a avaliação de lideranças do setor ruralista e governo, Otta (2018, s.n.) aponta que “chineses estão arrendando terras na Rússia para plantar milho”, e pondera na sequência que

A melhoria genética de sementes tem possibilitado o surgimento de outras áreas de produção de grãos no mundo que põem em risco a liderança brasileira no médio prazo ... a venda de tratores fabricados no Brasil para o Leste europeu é maior do que para a América Latina. A região se tornou uma nova fronteira de produção de soja, bem próxima dos grandes consumidores. Com um corte drástico no custo do transporte, o produto nacional terá melhores condições de se manter no páreo. ‘É nossa saída’ (Otta, 2018, s.n.)

Neste quadro, os passivos ambientais de tais projetos, sobretudo quando se consideram os benefícios da implantação de sistemas logísticos, são considerados desprezíveis ou, na melhor das hipóteses, secundários — avaliações balizadas por sua capacidade potencial de redução de emissão de poluentes e acidentes, maior eficiência energética e maior capacidade de carga.

Tais argumentos, em conjunto, permitem elaborar a ideia base que sustenta o projeto da Ferrogrão, a saber: de que a resposta para o desenvolvimento das exportações do

⁵ Entre eles conferir Movimento Pró-Logística do MT, em especial sua seção de relatórios mensais.

Disponível em: <http://mplmt.com.br/>. Acesso em 05 maio 2023.



agronegócio no Brasil, principal componente do balanço de pagamento nacional, “passa pelos investimentos em ferrovias” (FPA, 2018), e de que a oposição a tais projetos revestem-se de irracionalidade, por desconsiderar as vantagens de consolidação de um competitivo corredor de exportação de grãos pelo Arco Norte, conectando de maneira alegadamente sustentável a área produtora do Centro-Oeste aos seus mercados consumidores.

Conforme Otta (2018, s.n.), “a ferrovia afeta dois elementos que têm alimentado críticas ao agronegócio brasileiro mundo afora: meio ambiente e os indígenas”. Para ser realizada e concedida à iniciativa privada, como pretende o governo federal, a obra exigirá mudanças na legislação ambiental. O trajeto da estrada de ferro acompanha em aproximadamente 90% a faixa de domínio da BR-163, porém demandou lei de ampliação da faixa de domínio desta rodovia — Lei nº 13.452/17 — para o estabelecimento futuro da ferrovia, assim como alteração dos limites do Parque Nacional do Jamanxim, atualmente cindido por esta mesma via, que já existia na época de sua demarcação (Brasil, 2017b).

Diante disso, não se sustenta o argumento de que a ferrovia é isenta de impactos ambientais diretos, por ser proposta dentro das faixas de domínio da BR-163, já que neste cálculo não estão contabilizados o desflorestamento, a fragmentação e perda de trechos em Unidade de Conservação (aproximadamente 0,054%), em decorrência da ferrovia e de melhoramentos na BR — que, após obras de recuperação e asfaltamento, em 2019, passou a incluir reclames de duplicação da via.

Conforme indica Arini (2021, s.n.), “o governo federal busca registrar a Ferrogrão como uma obra que evitará emissões de 77% de CO₂ no transporte de grãos”, podendo, com isso, negociar créditos carbono com o projeto.

Porém, segundo dados sistematizados por Preite Sobrinho (2023), a Ferrogrão criará pressões por desmatamento e expansão de monocultivos altíssimos ao longo de seu curso, significando emissões de carbono que podem alcançar 75 milhões de toneladas ou R\$ 9,2 bilhões, considerando o preço de R\$ 119,95 a tonelada de carbono.

Em relatório do Núcleo de Avaliação de Políticas Climáticas da PUC-Rio, em associação com a Climate Policy Initiative (CPI), estima-se que “a melhoria no acesso ao mercado causada pela ferrovia incentivará os agricultores e pecuaristas a ampliarem a produção, aumentando a demanda por terras e aumentando o desmatamento em 2.043 quilômetros quadrados” (Araújo, Assunção & Bragança, 2020, p. 2). Tais pressões, igualmente, foram estimadas por Costa et al. (2020; 2021), em relatórios desenvolvidos pelo Centro de Sensoriamento Remoto da Universidade Federal de Minas Gerais. Segundo os autores,

A análise socioambiental, gerada a partir dos resultados da modelagem com inclusão da Ferrogrão na malha de infraestrutura, pressupõe que a redução dos custos de transporte acumulado por município, e a mobilização de outros empreendimentos de infraestrutura de transportes regional possam atuar como indutores e/ou aceleradores de processos de alteração no uso da terra que, por sua vez, operam como vetores de impactos socioambientais [um cenário que coloca em risco de 3,8 a 4,9 milhões de hectares de área protegida]. (Costa et al., 2020, pp. 7-8).

Deste modo, são imensos os efeitos da construção da Ferrogrão nas decisões de uso da terra na região (Assunção, Araújo & Bragança, 2020) e, por consequência, no desmatamento e dinâmicas fundiárias, marcadas por ampliação de conflitos e superexploração da terra e do trabalho. Não



se trata, de todo modo, de uma discussão referente apenas aos impactos diretos deste empreendimento, mas essencialmente de transformações regionais, causadas por mudanças no uso do território, tais como ampliação do mercado de terras e reforço de modelos baseados no monocultivo e agroindústria, induzidos ou acelerados pela redução do custo de transporte e alterações no fluxo de escoamento.

Segundo reporta Otta (2018, s.n.), haveria, no âmbito das propostas e ações de defesas da ferrovia, iniciativas para criação de uma fundação para “gerir as medidas que serão adotadas para compensar o impacto da obra sobre o meio ambiente e as comunidades locais”. Ainda de acordo com o autor, “ela atuará não só nas ações diretamente ligadas à ferrovia. Poderá também atender a outros projetos do tipo em toda bacia do rio Tapajós que tenham interesse”. Todavia, pondera Taques (como citado em Arini, 2021, s.n.), não há muito detalhamento nestas propostas compensatórias ou, acrescentamos, em qualquer outra iniciativa que garantiria o epíteto de “investimento verde” ao projeto.

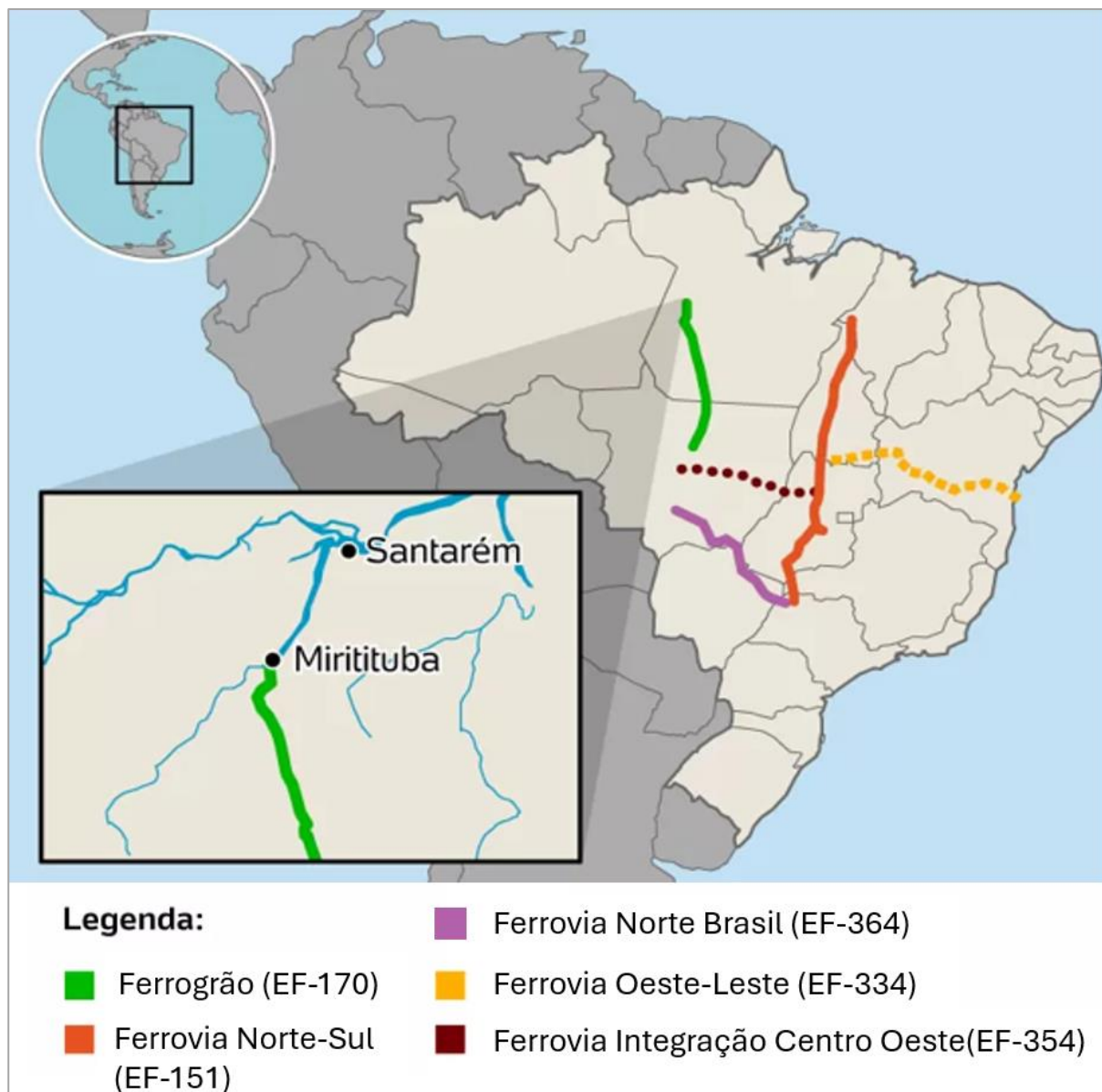
Não obstante estes aspectos, questões práticas decorrentes das mudanças climática globais, acumulam-se desde 2020, depondo desfavoravelmente ao projeto EF-170. Conforme argumenta a ambientalista Telma

Monteiro, a principal rota de exportação de “*commodities*” agrícolas brasileiras para China, na altura do Panamá, está apresentando grandes problemas; nos últimos quatro anos, a seca veio e, com ela, o lago artificial com 80 km de extensão, cindido por um amplo sistema de engenharia formado por condutos e eclusas ligando os oceanos Atlântico e Pacífico — dito, Canal do Panamá —, “não está dando conta, e hoje tem filas imensas de navios” (Monteiro como citado em Sanz, 2024, s.n.), atrasando e encarecendo o transporte de grãos para os mercados asiáticos, diminuindo o fator competitivo das saídas pelo Arco Norte, do qual a Ferrogrão se constitui em maior e mais atualizado objeto.

Tal fator reforça ainda mais um dos principais argumentos contrários à Ferrogrão: a que o empreendimento ignora alternativas ferroviárias disponíveis, entre aquelas linhas já em atividade e outras em fase de construção (Preite Sobrinho, 2023). Entre elas, destaca-se a Ferrovia Norte-Sul (FNS), Ferrovia da Integração Oeste-Leste (FIOL), Ferrovia Norte Brasil (Ferrogrão) e Ferrovia de Integração do Centro-Oeste (FICO), capazes de exportar competitivamente a agroprodução do Centro-Oeste, em um quadro de restrição de acesso ao Canal do Panamá (Figura 2).



Figura 2: Quatro alternativas à EF-170



Fonte: Preite Sobrinho, 2023, s.n.

Foi preocupado com todos estes elementos que desabonam o empreendimento, pondera Sanz (2024), que o Partido Socialismo e Liberdade (PSOL) entrou com uma ação no Supremo Tribunal Federal (STF), pedindo a suspensão do projeto. A legenda, ainda de acordo com o autor, “pedia mais prazo para que os estudos sobre os impactos ambientais e sociais da Ferrogrão pudessem ser concluídos” (Sanz, 2024, s.n.), apontando

para componentes de inconstitucionalidade na diminuição de parques nacionais e áreas de preservação, nos termos em que foi encaminhada tal iniciativa.

Neste contexto, o ministro Alexandre de Moraes, do Supremo Tribunal Federal (STF), deu três meses para que os estudos fossem refeitos; ação acatada com criação de um grupo de trabalho que revisará o Projeto da Ferrogrão, com membros do Ministérios dos



Transportes, Infraestrutura, Povos Indígenas, Direitos Humanos e, também, da sociedade, representada por movimentos indígenas, sociais e organizações da sociedade civil, bem como com a realização de um seminário em Santarém, no Pará, com a presença dos setores que participam deste grupo de trabalho, para fechar a publicação dos estudos e apresentá-los à Suprema Corte (Sanz, 2024). A decisão final sobre o projeto ainda segue inconclusa.

4. EF-170 e a consolidação de um padrão exportador de especialização produtiva

Conforme tivemos chance de expor em outro momento, nos últimos três ou quatro decênios o Brasil reforçou um padrão de crescimento e inserção internacional assentado em exploração intensiva de bens primários, impulsionado tanto pelo reordenamento da divisão internacional do trabalho, quanto pela grande elevação no mercado externo dos preços de alimentos, minérios e produtos semimanufaturados, demandados em grande escala pelas economias centrais e emergentes (Rodrigues, 2022, p. 67).

Os imperativos desta realidade agiram fortemente no sentido de organizar, a partir de diversas políticas territoriais, reformas institucionais e rearranjos produtivos, uma matriz de desenvolvimento classificada como neoextrativista (Gudynas, 2015; Svampa, 2019) ou, em outros termos, exploradora de especialização produtiva (Osório, 2012), agrícola e mineral. A futura Ferrogrão, neste concerto, encaixa-se como peça fundamental, em empreendimento típico desta modalidade de acumulação, ancorada em exportação massiva de recursos naturais e alimentos, com pouco ou nenhum processamento, transportando, de maneira competitiva, essencialmente milho, soja e farelo de soja.

Conforme anunciam lideranças indígenas, entre elas Alessandra Korap Munduruku, não

se trata apenas uma ferrovia, mas, ao contrário, de um projeto de desenvolvimento baseado em uso corporativo do território (Arini, 2024; Andreoni, 2020), e que traz junto de si a necessidade de futuros sistemas técnicos, normas e agentes do extrativismo e da agroindústria, de forma incessante, crescente e cumulativa, conforme a lógica de reprodução ampliada de capital.

Ocorre, no interior desta estratégia, a imposição de um processo racionalizador e instrumentalizador de forte conteúdo ideológico, implantado de maneira autoritária e a partir de interesses distantes que, ao alcançar cada um dos lugares que lhe convém, o faz através de objetos e normas pré-estabelecidos, concebidos e comandados por uma informação autoritária (Santos, 2005). Daí o interesse em observar não o território em si, mas o uso do território, fazendo dele objeto da análise política (das opções de política pública, ideologias, lutas de classes etc.), nos termos predicado por Santos (2005) e Santos e Silveira (2001).

Assim, ao longo do futuro traçado da Ferrogrão, entre o chamado “nortão” do Mato Grosso e o oeste do Pará, observa-se um rápido incremento técnico, decorrente da expansão da agroindústria e do extrativismo globalizados, convertendo o conjunto formado pelo rio Tapajós e a BR-230 em corredor logístico, no qual a EF-170 é parte constituinte e fundamental. A esta crescente complexidade em sua composição técnica, os novos arranjos territoriais que se desenham na região são hostis ao uso tradicional e lento que as populações rústicas locais fazem do espaço, sejam elas camponesas, ribeirinhas ou indígenas. Como corolário, os 102 assentamentos de reforma agrária e as 16 comunidades indígenas no entorno do projeto da EF-170 não foram consultados sobre a obra durante a fase de planejamento (Preite



Sobrinho, 2023)⁶, como determina a Convenção 169 da Organização Internacional do Trabalho⁷.

Estes fatos ilustram o argumento de Arini (2021), de que a Ferrogrão pode ser um dos propulsores para o Brasil abandonar a Convenção 169 e, com isso, desvencilhar-se do artigo 60 deste acordo, do qual o país é signatário desde 2002, deixando de cumprir as obrigações assumidas perante a comunidade internacional — ações já encaminhadas nos termos do Projeto de Lei nº 177/21, de autoria do deputado federal Alceu Moreira, com mandato ligado à Frente Parlamentar da Agropecuária (Brasil, 2021). Ademais, fragiliza o tão propagado argumento do Movimento Pró-logística de que a Ferrogrão, assim como toda obra de impacto à sociedade, teve seu projeto submetido a consulta pública e de que, deste modo, não procederá a urgência em suspensão do processo (FPA, 2021).

5. Considerações finais

O que se projeta com a chamada Ferrovia do Grão são novas disputas pelo uso do território; tal empreendimento é peça central de um modelo de desenvolvimento baseado na produção de especialização produtiva, assim como na expansão das fronteiras do desmatamento e exploração para áreas ambientalmente conservadas ou mesmo preservadas.

Neste sentido, é difícil conceber este empreendimento sob a rubrica do desenvolvimento sustentável, ou imaginá-lo compatível com os princípios da sustentabilidade, mesmo quando minimizado ou, supostamente, compensado por sua adequação à legislação ambiental ou ao cumprimento de exigências levantadas por órgãos competentes, referentes à efetivação das obras ou atividades relativas à sua operação — tão explorada por seus apologistas, conforme expusemos.

Ao desconsiderar tal realidade, argumentos mobilizados por setores pró-logística encobrem, pois, o verdadeiro problema: não há na Ferrogrão elementos que incorporem e tampouco garantam a lógica necessária ao estabelecimento de um projeto de desenvolvimento ambientalmente sustentável e popular, já que se justifica pela necessidade de ampliação de um modelo de produção com fortes impactos sobre áreas florestadas e benefícios sociais mínimos.

O empreendimento e debate acerca da Ferrogrão abre oportunidade de resgate desta questão, assim como suscita reflexões acerca das determinações estruturais de nossa formação econômica — a perene condição da experiência capitalista brasileira, “antes como um processo de valorização (de massas redundantes de valor mercantil) do que de acumulação reprodutiva de capital (industrial)” (Brandão, 2010, p. 40).

⁶ Conforme informa Arini (2021), a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) chegou a realizar seções públicas (Audiência Pública nº 14, de 2017) para que a população e interessados em geral pudessem se manifestar sobre o projeto, porém, segue o autor, audiências não são consultas e, à época, muitos não puderam participar de tais reuniões e informações centrais do empreendimento não estiveram disponíveis

nestas exposições, algumas das quais nem aconteceram, como afirma a agência.

⁷ Convenção que, entre outros fatores, prevê obrigação de realização de consultas prévias, livres e informadas, com povos indígenas e comunidades tradicionais afetadas por qualquer projeto que coloque em risco seus territórios e (ou) modos de vida (Organização Internacional do Trabalho [OIT], 1989).



Referências

Agência Infra (2020, 13 de agosto). Dúvidas de investidores sobre Ferrogrão concentram-se em questões ambientais e de demanda. <https://www.agenciainfra.com/blog/duvidas-de-investidores-sobre-ferrograo-concentram-se-em-questoes-ambientais-e-de-demanda/>.

Agência Nacional de Águas e Saneamento Básico (2022). Base de Dados Nacional de Referência de Massas de Água. <https://dadosabertos.ana.gov.br/search?groupIds=084346aa5c18467782432f48bb687f83>

Alarcon, D. F., Guerrero, N. R., & Torres, M. (2016). Saída pelo Norte. A articulação de projetos de infraestrutura e rotas logísticas na bacia do Tapajós. In Alarcon, D.F., Milikan, B., & Torres, M. (Orgs.). Ocekadi: hidrelétricas, conflitos socioambientais e resistência na Bacia do Tapajós. Ocekati, Internacional Rivers Brasil, Programa de Antropologia e Arqueologia da Universidade Federal do Oeste do Pará.

Andreoni, M. (2020, 21 de novembro). Portos na Amazônia se multiplicam e abrem novas rotas para China. Diálogo Chino. <https://dialogochino.net/ptbr/infraestrutura-ptbr/portos-amazonia-multiplicam-abremnovas-rotas-para-china/>

Arini, J. (2021, 10 de fevereiro). Ferrogrão segue modelo de retrocesso na Amazônia. Le Monde Diplomatique Brasil. <https://diplomatique.org.br/ferrograo-segue-modelo-de-retrocesso-na-amazonia>.

Arroyo, M. (2001). Território nacional e mercado externo. (Tese de Doutorado, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo).

Assunção, J., Bragança, A., & Araújo, R. (2020). Resumo para política pública. Os impactos ambientais da Ferrogrão: uma avaliação ex-ante dos riscos de desmatamento. Rio de Janeiro: Climate Policy Initiative.

https://www.climatepolicyinitiative.org/wp-content/uploads/2020/03/PB_Os-impactos-ambientais-da-Ferrograo-1.pdf

Becker, B. (2004). Amazônia: geopolítica na virada do III Milênio. Rio de Janeiro: Garamond.

Brandão, C. (2010). Acumulação primitiva permanente e desenvolvimento capitalista no Brasil. In Almeida, A. W. B. de (Coord.). Capitalismo globalizado e recursos territoriais: fronteiras da acumulação no Brasil contemporâneo. Rio de Janeiro: Lamparina.

Brasil (2016). Arco Norte: desafio logístico. Brasília: Edições Câmara, Centro de Estudos e Debate Estratégico (CEDE).

Brasil (2017a). Corredores logísticos estratégicos. Diagnóstico e Análise das Rotas de Escoamento – Soja e Milho. Brasília: Ministério dos Transportes.

Brasil (2017b). Lei no 13.452, de 19 de junho de 2017. Altera os limites do Parque Nacional do Jamanxim e cria a Área de Proteção Ambiental Rio Branco. http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2017/lei/L13452.htm

Brasil (2020). Estudo Operacional. Agência Nacional de Transporte Terrestre. <https://participantt.antt.gov.br/Site/AudienciaPublica/VisualizarAvisoAudienciaPublica.aspx?CodigoAudiencia=176>

Brasil (2021). Projeto de Decreto Legislativo de Autorização do Congresso Nacional nº 177 de 2021. Autoriza ao Presidente da República para denunciar a Convenção 169 da Organização Internacional do Trabalho (OIT). https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=2005198

Castro, E. (2012). Expansão da fronteira, megaprojetos de infraestrutura e integração



sul-americana. Caderno CRH, 25(64), pp. 41-61.

Costa, W., Davis, J., Ribeiro, A., & Soares Filho, B. S. (2020). Amazônia do futuro: o que esperar dos impactos socioambientais da Ferrogrão?. CSR - Policy Brief, CSR/UFMG - Centro de Sensoriamento Remoto, LAGESA/UFMG - Laboratório de Gestão de Serviços Ambientais, Universidade Federal de Minas Gerais. https://csr.ufmg.br/csr/wp-content/uploads/2021/07/Nota-MT-322_final_PT_r.pdf

_____. Ferrogrão railroad with a freight terminal in Matupá will split in half the indigenous lands of Xingu (2021, junho). CSR - Policy Brief, CSR/UFMG - Centro de Sensoriamento Remoto, LAGESA/UFMG - Laboratório de Gestão de Serviços Ambientais, Universidade Federal de Minas Gerais. Disponível em: https://csr.ufmg.br/csr/wp-content/uploads/2021/07/Nota-MT-322_final_EN.pdf

Couto, A. B. (2008). A atuação das grandes empreiteiras brasileiras na integração de infraestrutura na América do Sul. In Verdum, R. (Org.) Financiamento e megaprojetos: uma interpretação da dinâmica regional sul-americana. Brasília: INESC, pp. 79-88.

Frente Parlamentar da Agropecuária (FPA). (2021, 30 de março). A importância da Ferrogrão (EF-170) para o desenvolvimento do agronegócio de MT e do Brasil. <https://fpagropecuaria.org.br/2021/03/23/ferrograo/?pdf=32858#:~:text=Sem%20d%C3%B Avida%20a%20melhor%20alternativa,Mato%20Grosso%20e%20no%20Brasil>

Gudynas, E. (2015). Extractivismos: ecología, economía y política de un modo de entender el desarrollo y la naturaleza. Cochabamba: Claes/Cedib.

<https://xingumais.org.br/obra/ferrograo-ef-170-trecho-sinopmt-itaitubapa>

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2021). Bases cartográficas contínuas. <https://portaldemapas.ibge.gov.br/portal.php#homepage>

Organização Internacional do Trabalho (1989). Convenção nº 169 sobre povos indígenas e tribais. Conferência Internacional do Trabalho. <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decleg/2002/decretolegislativo-143-20-junho-2002-458771-convencao169-pl.pdf>

Osório, J. (2012). América Latina: Novo padrão de especialização produtiva. In Ferreira, C., Osório, J., & Luce, M. (Orgs.). América Latina: o novo padrão exportador de especialização produtiva – estudo de cinco economias da região. São Paulo: Boitempo, pp. 103-133.

Otta, L. A. (2018, 2 de setembro). Fazendeiros vão bancar a Ferrogrão, orçada em R\$012,7 bilhões. O Estado de São Paulo. <https://www.estadao.com.br/economia/fazendeiros-vaobancaraferrograo/>

Pompeia, C. (2021). A formação política do agronegócio. São Paulo, Editora Elefante; O Joio e o Trigo.

Preite Sobrinho, W. (2023, 3 de junho) Novo trem na Amazônia ignora 4 ferrovias e pode devastar um estado do Rio. UOL Online. <https://noticias.uol.com.br/meio-ambiente/ultimas-noticias/redacao/2023/07/03/ferrograo-amazonia-ferrovia.htm>

Programa de Parceria de Investimentos (2017, 24 fevereiro). Ferrogrão. http://www.projetocrescer.gov.br/ef_170_mt_pa_ferrograo/

_____. (s.d.). Ferrovia EF-170/MT/PA (Ferrogrão). <https://www.ppi.gov.br/projetos/ferrovia-ef-170-mt-pa-ferrograo/>

Rocha, F. V., & Caixeta Filho, J. V. (2018). Ferrogrão: impactos econômicos e a localização ótima do terminal de transbordo.



Pesquisa Operacional para o Desenvolvimento, 10(2), pp. 108-127. <https://www.podesenvolvimento.org.br/podesenvolvimento/article/view/552>

Rodrigues, A. P. (2022). Cidade e portos na Amazônia Central. *Pixo Revista de Arquitetura e Contemporaneidade*, 6(22), pp. 65-81. <https://revistas.ufpel.edu.br/index.php/pixo/article/view/3998>

Santos, M. & Silveira, M. L. (2001). *O Brasil: território e sociedade no início do século XXI*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Record.

Santos, M. (2005). *Da totalidade ao lugar*. São Paulo: Edusp.

Sanz, Raphael (2024, 23 de março). Ferrogrão: Projeto transformará Amazônia em soja e não cumprirá papel no comércio internacional. *Revista Fórum*. <https://revistaforum.com.br/meio-ambiente/2024/3/26/ferrogro-projeto-transformara-amaznia-em-soja-no-cumprira-papel-no-comercio-internacional-156320.html>

Steinbremer, R. M. A. & Castro, E. Maria R. (2018, 28 de julho). Desenvolvimento e pensamento pós-colonial/decolonial: revendo conceitos e práxis. 41º Congresso Brasileiro de Ciências da Comunicação, Sociedade Brasileira de Estudos Interdisciplinares da Comunicação, Joinville, 02-08 set. 2018, pp. 1-14. <https://www.portalintercom.org.br/anais/nacional2018/resumos/R13-2133-1.pdf>

Svampa, M. (2019). *As fronteiras do neoextrativismo na América Latina: conflitos socioambientais, giro ecoterritorial e novas dependências*. Editora Elefante.

Xingu+ (2023). *Ferrogrão (EF-170) - Trecho: Sinop/MT - Itaituba/PA*.