

“Trilhos da destruição”: FERROGRÃO, acumulação por espoliação e resistência indígena

Gislaine Monfort  

Universidade Federal do Oeste do Pará (UFOPA) – Santarém, Pará, Brasil.

e-mail: gislainecmonfort@gmail.com

Patrícia Kalil  

Universidade Federal do Oeste do Pará (UFOPA) – Santarém, Pará, Brasil.

e-mail: patricia.kalil@gmail.com

Laura Jane Gislotti  

Universidade Federal do Oeste do Pará (UFOPA) – Santarém, Pará, Brasil.

e-mail: auragislotti@gmail.com

Resumo

Este artigo analisa os interesses corporativos, empresariais e estatais, que impulsionam a ofensiva da ferrovia Ferrogrão/EF-170, com foco no papel gerenciador do Estado. A pesquisa utilizou o método do materialismo histórico-dialético, integrando uma abordagem qualitativa com revisão crítica da literatura sobre acumulação por espoliação e expansão de grandes projetos de desenvolvimento na América Latina e Brasil. O estudo foi composto por reflexões realizadas a partir dos seminários de avaliação da Ferrogrão em Santarém (PA) e por meio de análise das mudanças no uso da terra nos estados do Pará e Mato Grosso (1985-2023). Os resultados apontam que a expansão das cadeias de extração e exportação, capitaneadas por agentes empresariais, articulam-se com as políticas estatais que gerenciam a acumulação por espoliação e face a essa ofensiva, as lutas indígenas por território não apenas denunciam a violência de Estado, mas insurgem na defesa de outras formas de reprodução da vida para a Amazônia, seus povos e biodiversidade.

Palavras-chave: Integração regional; povos da floresta; questão indígena; resistência.

“Tracks of Destruction”: FERROGRÃO, accumulation by dispossession and indigenous resistance

Abstract

This article analyzes the corporate, business, and state interests that drive the advance of the Ferrogrão/EF-170 railway, with a focus on the managerial role of the state. The research employed the historical-dialectical materialist method, integrating a qualitative approach with a critical literature review on accumulation by dispossession and the expansion of large development projects in Latin America and Brazil. The study was based on reflections derived from Ferrogrão evaluation seminars held in Santarém (PA), as well as on the analysis of land use changes in the states of Pará and Mato Grosso (1985–2023). The



Este trabalho está licenciado com uma Licença [Creative Commons - Atribuição 4.0 Internacional](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

findings indicate that the expansion of extraction and export chains, led by corporate actors, articulates with state policies that manage accumulation by dispossession. In the face of this offensive, Indigenous territorial struggles not only denounce state violence but also rise up in defense of alternative forms of life reproduction for the Amazon, its peoples, and its biodiversity.

Keywords: Regional integration; forest peoples; Indigenous question; resistance.

“Rieles de la destrucción”: FERROGRÃO, acumulación por despojo y resistencia indígena

Resumen

Este artículo analiza los intereses corporativos, empresariales y estatales que impulsan la ofensiva del ferrocarril Ferrogrão/EF-170, con énfasis en el papel gestor del Estado. La investigación empleó el método del materialismo histórico-dialéctico, integrando un enfoque cualitativo con una revisión crítica de la literatura sobre acumulación por despojo y la expansión de los grandes proyectos de desarrollo en América Latina y Brasil. El estudio se basó en reflexiones elaboradas a partir de los seminarios de evaluación de Ferrogrão en Santarém (PA), así como en el análisis de los cambios en el uso del suelo en los estados de Pará y Mato Grosso (1985-2023). Los resultados indican que la expansión de las cadenas de extracción y exportación, lideradas por actores empresariales, se articula con las políticas estatales que gestionan la acumulación por despojo. Frente a esta ofensiva, las luchas indígenas por el territorio no solo denuncian la violencia estatal, sino que también se insurgen en defensa de otras formas de reproducción de la vida para la Amazonía, sus pueblos y su biodiversidad.

Palabras-clave: Integración regional; pueblos de la selva; cuestión indígena; resistencia.

Introdução

A expropriação e a violência, enquanto processos contínuos, demonstram que não há capitalismo sem o extrativismo em suas práticas tão canibais quanto espoliativas, além de fraudulentas (Luxemburgo, 2003; Machado Araújo, 2016; Marx, 2017). Revelam também como os megaprojetos desempenham papel central na consolidação do neoextrativismo na América Latina, na concentração de terra, renda e poder (Harvey, 2004).

Diferente das crises passadas associadas às “grandes tempestades”, Mészáros (2011) ressalta como a crise tornou-se permanente com novos impulsos para a acumulação. Para os agentes estatais e privados, crises se constituem pela queda nos lucros e a superação vinculada a ascensão da produtividade e rentabilidade. Na perspectiva social, as crises expressam a ruptura de um padrão de dominação de classe e expansão de novas formas de exploração sobre os “de baixo” (Zibechi; Machado, 2023).

O contexto de crise estrutural do capital revela o aprofundamento da apropriação capitalista de territórios e comuns com novas dinâmicas de cercamento dos corpos, da terra e relações socioterritoriais comunitárias (Federici, 2022). Para os povos originários, a expropriação e violência articulam uma guerra permanente do capital contra a vida, as

“TRILHOS DA DESTRUIÇÃO”: FERROGRÃO, ACUMULAÇÃO POR ESPOLIAÇÃO E RESISTÊNCIA INDÍGENA

tramas comunitárias, a autogestão e as dimensões sócio-cosmológicas (Machado Araújo, 2015).

Nesse contexto de aprofundamento da ofensiva neoliberal sobre os territórios e os comuns, os discursos em defesa dos megaprojetos articulam-se à narrativa hegemônica de crescimento que acompanha a expansão das cadeias de extração e exportação, revelando a concertação de poder entre grandes corporações globais, o Estado e a oligarquia agrária, política e econômica em distintas esferas (Pompeia, 2020; Zibechi; Machado, 2023). Nesse cenário, estabelece-se uma articulação política entre agentes estatais, empresariais e financeiros, que se concretiza na contínua priorização dos projetos do capital por parte de diferentes governos e partidos, como exemplifica o caso da Ferrogrão, inserida na estratégia de consolidação de uma nova rota extrativo-logística no Arco Norte.

Na América Latina, esses Grandes Projetos de Desenvolvimento integram um padrão de dominação fundamentado na exportação em larga escala de matérias-primas, respondendo às demandas do capital por novas rotas de exploração e logística voltadas à cadeia de *commodities* — soja, milho, hidrocarbonetos (gás e petróleo) e minerais (Svampa, 2012). Este artigo analisa os interesses estatais e empresariais que estruturam o debate em torno da Ferrogrão, bem como a atuação do Estado na gestão das dinâmicas de acumulação, considerando as coalizões político-econômicas que consolidam a aliança entre o capital e o poder público. A Ferrogrão/EF-170, planejada para conectar o Centro-Oeste ao Norte do Brasil, integra o arcabouço logístico da cadeia global de *commodities* e expressa uma racionalidade territorial voltada à intensificação da extração e circulação de riquezas.

A pesquisa fundamenta-se em uma abordagem qualitativa, ancorada no materialismo histórico-dialético, com o objetivo de compreender os processos de espoliação territorial e as formas de resistência articuladas a esse megaprojeto. Foram mobilizados os conceitos de “Grandes Projetos de Desenvolvimento” (GPD) (Alentejano; Tavares, 2019), “acumulação por espoliação” (Harvey, 2004), “crise estrutural do capital” (Mészáros, 2002) e “neoextrativismo” (Svampa, 2012), em articulação com uma revisão bibliográfica crítica e análise documental de fontes diversas, incluindo reportagens jornalísticas, relatórios governamentais, documentos técnicos do projeto Ferrogrão e materiais produzidos por organizações indígenas e socioambientais.

Além disso, a pesquisa incorporou procedimentos de geoprocessamento para análise das transformações territoriais no eixo de influência da Ferrogrão. Foram utilizados dados da plataforma MapBiomas, referentes aos anos de 1985 e 2023, convertidos de formato raster para vetor e processados no software QGIS (versão 3.34), com a finalidade de produzir mapas temáticos sobre mudanças no uso e cobertura do solo. O mapeamento contribuiu para contextualizar espacialmente o avanço da infraestrutura ferroviária em áreas

de floresta convertidas em pastagens e monocultivos, evidenciando a correlação com a expansão do agronegócio e a pressão sobre territórios coletivos.

Como parte da metodologia, a pesquisa adotou a abordagem da participação observante, conforme proposta por Albert (2014), a qual pressupõe o engajamento ético-político das pesquisadoras com as lutas sociais e a defesa dos territórios. Nesse sentido, a escuta e a participação em espaços de debate e mobilização, como o Tribunal Popular contra a Ferrogrão e o Seminário Técnico sobre Viabilidade Socioambiental da EF-170, foram fundamentais para as reflexões aqui desenvolvidas.

O artigo estrutura-se em três eixos analíticos interligados: (i) fundamentos teóricos sobre a crise estrutural do capital, o neoextrativismo e os grandes projetos; (ii) transformações no uso da terra e o papel do Estado na gestão da acumulação; e (iii) a Ferrogrão e a resistência indígena — eixo que articula teoria crítica, análise documental e a escuta comprometida possibilitada pela participação observante.

Crise estrutural do capital, neoextrativismo e megaprojetos

Para estabelecer as condições da acumulação, o capital realiza uma ruptura (através da expropriação e da violência) entre os corpos subalternos, a terra e a produção/reprodução da vida. Uma ruptura fundamentada na mercantilização da terra, na subordinação da reprodução à produção e no saque permanente à periferia (Machado Aráoz, 2016). Em estudos a partir da Economia Política, Marx (2017) analisou a acumulação primitiva, a reestruturação social, política e econômica que caracteriza a ofensiva das relações capitalistas e suas condições estruturais.

Destacou mecanismos de acumulação como o sistema de crédito e a dívida pública que possuíam como base o sistema escravista-colonial. A dívida pública instituiu uma marca na era capitalista, tornando-se uma das alavancas da acumulação primitiva e o crédito público converteu-se no credo do capital (Marx, 2017). Demonstrou os processos de privatização da terra; a expropriação e violência de populações camponesas; o regime colonial e escravagista; a superexploração da força de trabalho; ataques sistemáticos às formas coletivas e comunitárias de reprodução da vida, destacando o Estado como agente central no respaldo e gerenciamento das dinâmicas de acumulação (Harvey, 2004).

Após quinhentos anos, no século XXI, a ofensiva neoliberal corresponde a uma ofensiva neocolonial, pilar do novo ciclo de acumulação, acirrando práticas predatórias de acumulação primitiva (Harvey, 2004; Federici 2022). O neocolonialismo é um processo permanente de acumulação e de expropriação dos comuns: terras, água, sementes, ciências ancestrais e criações coletivas (Tible, 2013). Essas dinâmicas predatórias estão

"TRILHOS DA DESTRUIÇÃO": FERROGRÃO, ACUMULAÇÃO POR ESPOLIAÇÃO E RESISTÊNCIA INDÍGENA

intrinsecamente relacionadas aos Grandes Projetos de Desenvolvimento como rodovias, hidrelétricas, portos e ferrovias, que conectam regiões geoestratégicas para o capital.

Os projetos fomentados por investimentos privados e estatais desempenham um papel vital na produção do espaço, articulando escalas locais, regionais, nacionais e globais e estão associados a atividades como mineração, agronegócio, infraestrutura e energia, que impulsionam as fronteiras de exploração e intensificam o uso da terra pelo capital (Alentejano; Tavares, 2019). O avanço do neoextrativismo e dos GPDs se inserem no contexto de financeirização no campo articulado à concentração de terra, renda e poder, onde o Estado atua como gerenciador da espoliação. O papel gerenciador revela dispositivos legais e ilegais mobilizados no âmbito institucional e privado para a dinâmica especulativa de abertura de territórios para o capital (Alentejano; Tavares, 2019). Para as periferias e os de baixo, os projetos de integração regional representam um processo permanente de guerra contra a vida - acumulação por espoliação, que transforma territórios em zonas de sacrifício do capital.

A cadeia do neoextrativismo voltada para interesses financeiros globalizados, combinada com a relação entre Estado, corporações e a nova divisão internacional ecológica do trabalho, resulta em guerra sobre os territórios e os povos das florestas, das águas e do campo, vinculado à geopolítica de saque ao comum (Acselrad; Michelotti, 2024). No Brasil é possível notar um processo de integração subnacional com a expansão de megaprojetos impulsionados por iniciativas como o "Programa Avança Brasil" no governo de Fernando Henrique Cardoso, o PAC nos governos do PT com forte participação do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), o Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) no governo Michel Temer, o Plano Nacional de Logística (PNL) no governo Jair Bolsonaro e, mais recentemente, o Novo PAC no governo Lula-Alckmin.

Esse cenário evidencia como poucos interesses capitalistas "são tão imunes a mudanças de governo e tão plasmados na agenda pública quanto os logísticos. (...) Vários jamais saíram do papel e outros têm obras que se arrastam por anos sem finalização" como aponta Aguiar (2024, p. 06). A pesquisadora Aguiar (2024) destaca como projetos considerados como prioridade no PPI e no PNL são os mesmos ou semelhantes do PAC e do PIL, como a pavimentação da BR-163, a Ferrogrão e a Fiol. Esses megaprojetos são "produto de inter-relações e conflitos, com desvios e continuidades. Por trás de cada um deles é possível identificar forças políticas que atuam como agentes e estratégias destinadas a dar impulso a eles" (Aguiar, 2024, p. 13).

Nesse contexto de investimentos e articulações de mecanismos institucionais para ampliação das rotas das *commodities* na Amazônia, a Ferrogrão, tem sido reconhecida como a "nova Belo Monte", representando um projeto de morte, que assume papel central

nos interesses empresariais e estatais, com um investimento previsto superior a R\$25 bilhões e uma concessão de 69 anos (Brasil, 2024).

A acumulação por espoliação é uma categoria-chave para entender a articulação entre os novos cercamentos e as formas de controle do território pelo capital, desvelando as imbricações entre a expropriação, a violência e a destruição da natureza, caracterizada pela guerra do capital contra a vida e os comuns. “A continuidade da política neoliberal no nível econômico envolve (...) uma continuidade, se não um incremento, da acumulação por outros meios, isto é, a acumulação por espoliação” (Harvey, 2004, p. 167).

A fim de compreender melhor as articulações entre agentes estatais e empresariais e as mudanças no uso da terra pelo capital, analisa-se a seguir a expansão da mineração, garimpo, grilagem, monocultura da soja e grandes projetos de infraestrutura na Amazônia brasileira e a resistência dos territórios em luta, onde a espoliação representa um estado de guerra permanente que em resposta à crise do capital, acirra a despossessão e a crise ecológica e climática.

Mudanças no uso da terra pelo capital e o Estado como gerenciador da acumulação

O saque capitalista aos territórios e povos da maior floresta tropical do mundo –cultivada pela sabedoria e tecnologia ancestral de povos originários – ilustra a continuidade das políticas de expropriação conduzidas pelo Estado brasileiro e atuação de agentes privados nacionais e transnacionais. Há que se recordar, que a prioridade dada à exportação das *commodities* por distintas bandeiras partidárias instituiu um processo de ataque sistemático à Amazônia e aos seus povos como razão de Estado (Malheiro; Porto-Gonçalves; Michelotti, 2021).

Megaprojetos associados a monoculturas e infraestruturas do agronegócio como ferrovias, rodovias, hidrovias e portos intensificam a dinâmica especulativa do mercado de *commodities* no controle territorial, marcado pela imposição de novos padrões de dominação, com imbricações entre o setor privado e o Estado, intersetorialidade, multilateralidade e elevada institucionalização (De Oliveira, 2014; Pompeia, 2020). Uma dimensão dessa institucionalização consolida-se na Frente Parlamentar da Agricultura (FPA) e na “Invasão Zero” como blocos de poder de defesa de interesses do agronegócio e contrários aos direitos sociais no Congresso, contra a reforma agrária e demarcação de terras indígenas (Lima, 2018; Pompéia, 2020).

Em meio às demandas do ruralismo na agenda pública de infraestrutura sob a promessa de ampliação de circulação e de corredores de exportação, em 2021, o Congresso aprovou um novo marco regulatório que flexibiliza a implementação de obras

“TRILHOS DA DESTRUIÇÃO”: FERROGRÃO, ACUMULAÇÃO POR ESPOLIAÇÃO E RESISTÊNCIA INDÍGENA

ferroviárias, permitindo a manifestação de interesse de empresas sem licitação, beneficiando a participação privada na infraestrutura ferroviária nacional (Brasil, 2021). Quando um megaprojeto passa a compor a agenda de programas públicos de infraestrutura e de investimentos de bancos públicos (e multilaterais), o Estado aponta a priorização da execução, seja através da alocação direta de recursos públicos ou parcerias com o capital privado (Aguiar, 2024).

Um exemplo disso, é a tentativa dos governos brasileiros de viabilizar a Ferrogrão através do Novo Marco Legal das Ferrovias. Em 2022, a empresa “Zion Real State” foi a primeira a demonstrar interesse pelo projeto e um levantamento realizado por Telma Monteiro (2022) demonstra que a empresa possui como principal atividade econômica o ramo da construção civil e de armazéns para o setor do agronegócio, sem experiência na construção de ferrovias. Demonstra também a relação entre a Zion e a Librelato, uma das principais do setor rodoviário do país e que possui acordos com a AMAGGI.

É nesse quadro que compreendemos que a Ferrogrão representa a ofensiva do capital em busca de novos territórios de exploração no Arco Norte. A ferrovia terá como eixo a conexão entre o município de Sinop, no estado do Mato Grosso, um dos vetores da produção de soja, até o Porto de Miritituba, próximo ao município de Itaituba, no Pará. O projeto possuirá uma extensão de 933 km, ocorre em paralelo a dinâmica de escoamento pela rodovia BR-163, com a capacidade de transportar mais de 52 milhões de toneladas de *commodities* agrícolas por ano. A rodovia já deixou um legado de sangue e destruição em diversos territórios indígenas, como testemunham os territórios dos povos Panará e Kayapó.

O controle do porto de Miritituba é capitaneado pela Cargill, Bunge e Amaggi a partir da Unitapajós (uma *joint venture*), com a Cargill possuindo vantagem estratégica, pois, detêm um porto próprio em Santarém, a 360 quilômetros de Itaituba. Sob a narrativa de “desafogamento” da BR-163, a Ferrogrão tem sido debatida desde 2012, no âmbito do Plano de Investimentos em Logística (PIL) com o BNDES como principal financiador (Brito, 2022). A concepção do projeto foi inicialmente impulsionada por corporações como Cargill, ADM, Amaggi, Dreyfus e Bunge, que desempenharam papel central nas etapas iniciais de sua elaboração e integra a estratégia de expansão de portos liderados por corporações transnacionais que atuam nas cadeias de extração e exportação voltadas para a Europa e Ásia, especialmente para a China (Harari, 2023; Monfort; Gislotti, 2024).

As discussões se intensificaram a partir de 2016, contexto no qual o projeto foi incorporado ao Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) visando articulação entre o setor público e grupos empresariais. Agentes estatais e privados conduziram uma nova ofensiva contra áreas protegidas e terras indígenas, representada pela edição de uma

medida provisória objetivando a alteração dos limites de Unidades de Conservação no estado do Pará para consolidação da EF-170). Ofensiva que resultou na criação da Lei 13.452/2017 referente a alteração dos limites do Parque Nacional do Jamanxim, situado entre Itaituba e Trairão (PA).

No início de 2021, após ações de denúncias do movimento indígena, o ministro do Supremo Tribunal Federal, Alexandre de Moraes, instituiu a suspensão da Lei que visava reduzir o Parque Nacional e suspendeu o processo de licenciamento da ferrovia (Brasil, 2017). Em maio de 2024, o ministro conduziu uma nova suspensão por 90 dias para a articulação de uma conciliação conduzida por agentes estatais e empresariais.

O observatório de justiça climática Corporate Accountability publicou, em junho de 2021, o relatório “The Big Con” (“A Grande Trapaça”), que lista a Cargill e sua relação com agentes estatais nos países onde atua (Bragg; Jackson; Lahiri, 2021). Em maio de 2023, a “Repórter Brasil” e “O Joio e o Trigo” revelaram que a empresa, junto com outras traders, estão ligadas a fazendeiros com arrendamento em terras indígenas embargadas no Mato Grosso, nas TIs Pareci, Utiariti e Rio Formoso, do povo Paresí. As transações, realizadas entre 2018 e 2019, ocorreram enquanto as áreas estavam sob embargo, e as notas fiscais falsificaram a origem dos grãos, listando propriedades vizinhas às TIs como locais de produção (Campos; Borges; Hofmeister, 2024).

No Baixo Tapajós, a territorialização da Cargill reflete um quadro de expropriação, fraudes e violações de direitos e territórios indígenas, como aponta um levantamento realizado pela organização “Terra de Direitos”. Além da violação aos estudos de impacto ambiental, a empresa representa um projeto de morte e devastação que violou o direito de consulta prévia, livre e informada aos povos afetados, como destaca o Conselho Indígena Tapajós Arapiuns:

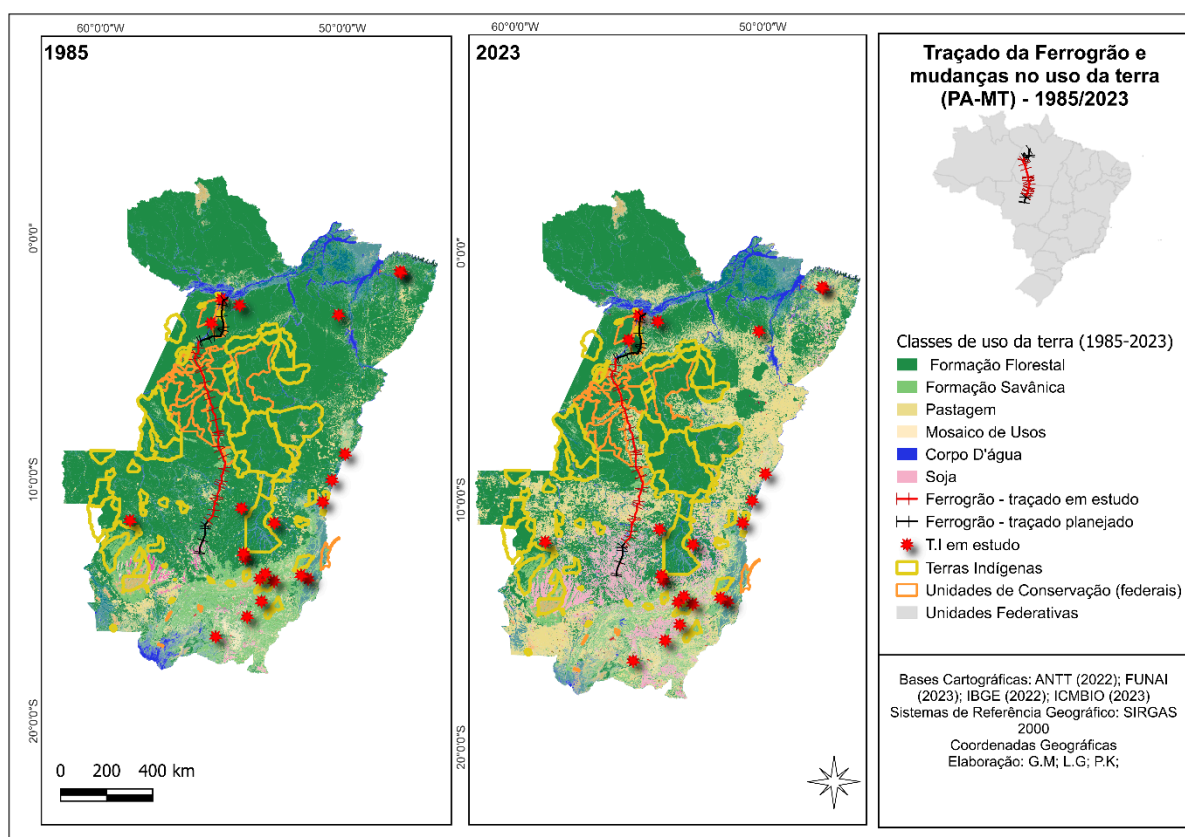
Cargill, para nós, significa a matança dos nossos povos, ela significa sangue, o sangue da nossa ancestralidade, porque quando ela se implanta aqui, no porto de Santarém, ela abre espaço para o agronegócio entrar aqui com muita força, né? Então o significado dela para nós é morte: morte do rio, morte de animais, de culturas! (Terra de Direitos, 2021, p. 07).

A empresa está sobreposta ao Sítio Porto, um dos mais importantes sítios arqueológicos da Amazônia, que expressa a memória de um território ancestral que remonta pelo menos 12 mil anos (Terra de Direitos, 2021). Como uma representação da expansão das fronteiras do capital sobre os territórios indígenas, o arqueólogo Hudson Tupinambá junto ao Conselho Indígena Tapajós Arapiuns (CITA), enfatizam que o Sítio, onde está situado hoje a Cargill, nas margens do Rio Tapajós é de fundamental importância para a memória ancestral e a resistência originária.

"TRILHOS DA DESTRUIÇÃO": FERROGRÃO, ACUMULAÇÃO POR ESPOLIAÇÃO E RESISTÊNCIA INDÍGENA

Nesse contexto de expansão do controle dos territórios por corporações do agronegócio, a análise das mudanças no uso da terra entre 1985 e 2023 nos estados do Pará e Mato Grosso e a reflexão sobre o corredor projetado da Ferrogrão, revela como o megaprojeto está inserido na fronteira do desmatamento e na expansão da pastagem. As Figuras 1 e 2 evidenciam os rastros da pastagem na porção leste do estado do Pará a partir do Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia, imbricado à expansão da soja a partir do Sinop no Mato Grosso em direção ao Arco Norte, eixo no qual é possível notar a soja e o gado como vetores das novas fronteiras do capital.

Figura 1: Mapa de uso da terra nos estados do Pará e Mato Grosso (período de 1985 e 2023).



Fonte: Elaboração própria (2025).

A EF-170 já tem conduzido um processo de espoliação de terras indígenas e áreas de proteção ambiental a partir da dinâmica territorial de expansão da pastagem, da soja e da especulação imobiliária, o que nos levam a refletir sobre os vetores do uso da terra pelo capital. Identificou-se o crescimento acelerado da pastagem ocasionada pela diminuição da formação florestal da floresta nativa e a ascensão de áreas de desmatamento voltada para a intensificação do mercado de terras e de *commodities*.

As mudanças no uso da terra ligadas a expansão de megaprojetos poderão intensificar novas frentes de expropriação, extração e saque do capital, aprofundando a grilagem e especulação imobiliária, já denunciada pelos povos indígenas. A Tabela 1, a partir de dados do MapBiomas, demonstra o avanço do agronegócio sobre a Amazônia. No ano de 1985, a área de floresta somava cerca de 380 milhões de hectares, enquanto em 2023 esse número caiu para cerca de 327 milhões.

Isso representa uma perda de 53 milhões de hectares de cobertura florestal. Por outro lado, o setor agropecuário expandiu drasticamente. Em 1985, a pastagem ocupava aproximadamente 12,7 milhões de hectares na Amazônia e em 2023 ocupava 59 milhões de hectares. A soja, quase inexistente na região em 1985, agora ocupa quase 6 milhões de hectares. Mesmo monoculturas menores como a cana-de-açúcar, que era praticamente inexistente em 1985, expandiram para 90 mil hectares em 2023.

Tabela 1. Mudanças no uso da terra na Amazônia Legal - desflorestamento e avanço da agropecuária (1985-2023).

Bioma Amazônia Legal	1985	2023
Floresta	380.456.615	327.025.673
Agropecuária	12.905.675	66.753.242
- Pastagem	12.748.210	59.071.243
- Soja	1.483	5.893.005
- Cana	193	90.234
- Lavoura Temporária	128.071	7.135.163

Fonte: MapBiomas Project (2024); Org: As autoras (2024).

Nesse cenário, grileiros, empresários, proprietários de terra e agentes estatais têm intensificado a articulação de mecanismos legais e ilegais de apropriação e controle dos territórios (Pereira, 2023). A Ferrogrão aparece como projeto central para ampliar essa fronteira, com foco na cadeia de *commodities* agrícolas e minerais, que a sangue, ferro e fogo expande os rastros destrutivos do capital na Amazônia. A destruição decorrente dos impactos cumulativos do projeto, como a degradação causada pelo efeito de borda ao longo da ferrovia, nas margens oeste e leste, se somam aos danos e violações conduzidas pela BR-163, por terminais portuários e hidrovias. Esses processos aceleram a perda de biodiversidade, com impactos comparáveis ao desmatamento em larga escala, afetando povos inteiros, a água, a composição de espécies e a regulação da umidade atmosférica (Lapola et al., 2023; Silva Júnior et al., 2020). Também alteram o microclima, a partir das mudanças no uso da terra, além de fragmentar florestas, aumentando a vulnerabilidade das áreas adjacentes (Forman; Alexander, 1998; Laurance; Goosem; Laurance, 2009).

"TRILHOS DA DESTRUIÇÃO": FERROGRÃO, ACUMULAÇÃO POR ESPOLIAÇÃO E RESISTÊNCIA INDÍGENA

Apresentada como uma solução ambientalmente viável, na prática, as ferrovias fomentam a expropriação, violência e a especulação fundiária (Assunção; Bragança; Araújo, 2020).

A análise de impacto socioambiental realizada pelo Centro de Sensoriamento Remoto da Universidade Federal de Minas Gerais destacou o potencial de degradação ambiental associado à Ferrogrão. Em dois cenários avaliados – um com terminais em Sinop (MT) e Miritituba (PA), e outro incluindo um terminal intermediário em Matupá (MT) – ambos demonstraram como a ferrovia tem conduzido um incentivo a conversão de vegetação nativa, intensificando processos de desmatamento, grilagem e expansão de monoculturas, além de agravar a especulação fundiária e os impactos ambientais na região (Costa; Ribeiro; Soares Filho, 2020). O parecer técnico de Brent Millikan et al. (2025) também aponta um conjunto de impactos socioambientais cumulativos e sinérgicos, processos pouco considerados pelo Plano Nacional de Logística e demais planos de rodovias, ferrovias, hidrovias e portos. Nessa mesma perspectiva, as lideranças Raoni Metyktire, Mydjere Kayapó e Alessandra Munduruku (2024) denunciam a ascensão da soja e dos portos na Amazônia Legal:

Também cansamos de dar entrevistas dizendo que a especulação imobiliária no entorno do traçado ampliou as ameaças de invasão e que temos de aumentar a vigilância nos limites das terras indígenas. Repetimos sem parar que a consulta prévia, livre e informada, direito de populações tradicionais reconhecido há mais de 20 anos pelo Brasil, também nunca aconteceu (Metyktire; Kayapó; Munduruku, 2024, s.p).

Planejada como eixo logístico para escoar a produção agroindustrial, se configura não apenas como um facilitador da dinâmica de extração e exportação de soja, mas também como catalisador dessa dinâmica destrutiva e especulativa. As disputas pela terra, o controle territorial, a violência e a devastação se aprofundam, não somente em áreas de atuação direta de corporações exportadoras, mas também “como impulso para mais deslocamentos e formação de novos fronts de mercantilização da terra e dos recursos que ela comporta” (Malheiro; Porto-Gonçalves; Michelotti, 2021, p. 42).

Face a essa dinâmica destrutiva, as narrativas hegemônicas sobre novas rotas logísticas para o mercado de *commodities* é confrontado pelas fissuras e fricções conduzidas pelas insurgências dos baixos em diferentes territórios (Aguiar, 2024). A linha de frente da luta contra a Ferrogrão tem sido mobilizada pela insurgência indígena e pela aliança entre povos, como foi possível refletir no item a seguir.

Ferrogrão e resistência indígena pela vida: a luta pelo território ancestral no bojo da defesa da Amazônia

A defesa dos territórios e a aliança entre povos conduzida pelo movimento indígena forma a linha de frente da luta pela vida, contra a Ferrogrão e outros projetos de morte para

a Amazônia. Em um conjunto de ações coletivas concretizadas ora em ações diretas em seus territórios - em bloqueios de rodovia, em denúncia às violações aos direitos de consulta, em ação direta de paralização do transporte fluvial como demonstrou o 7º Grito Ancestral do povo Tupinambá –, ora em ações políticas jurídico-institucionais contra o avanço do megaprojeto e em defesa da escuta e participação social dos povos afetados.

Como parte desse processo de ações coletivas, no ano de 2017, o povo Kayapó, das Terras Indígenas Baú e Menkragnoti, por meio de auto-organização e do Instituto Kabu, encaminhou ao Ministério dos Transportes uma solicitação para a instauração do processo de Consulta Livre, Prévia e Informada (CLPI), denunciando as violações do direito de consulta e o agravamento dos conflitos socioambientais e fundiários causados pela redução da proteção das florestas e pelo avanço da grilagem (Carta do Instituto Kabu, 2017). Destacaram que a Ferrogrão constitui uma ameaça direta aos territórios indígenas, como ocorreu com a BR-163. No mesmo período, reivindicou-se a participação do povo Panará no processo de consulta, enfatizando os impactos cumulativos entre a BR-163 e a EF-170 (Rede Xingu+, 2020a). A Associação Indígena Pariri também manifestou a defesa do direito a consulta em todas as fases ao povo Munduruku e todos os povos afetados (Carta do Povo Munduruku, 2017).

Essas ações foram seguidas de articulações da Rede Xingu+ com a ampliação de debates sobre os impactos socioambientais do projeto, refletindo nos seminários e reuniões (ISA, 2020; Rede Xingu+, 2020a). Em 2019, com novas audiências públicas sendo realizadas, povos indígenas enfatizam por meio de suas organizações, os seus Protocolos Autônomos de Consulta (Instituto Kabu, 2019a; Protocolo do Povo Panará, 2019). O Instituto Kabu (2019b) protocolou uma nota técnica à FUNAI questionando a falta de consulta, o que foi reforçado pela Rede Xingu+ e um conjunto de movimentos sociais, exigindo a CLPI para a Ferrogrão e outras obras do Corredor Logístico. Sem respostas, a Rede e procuradores federais protocolaram representação ao Tribunal de Contas da União, solicitando a suspensão da concessão da Ferrogrão até a conclusão da consulta (MPF; Rede Xingu+; ISA, 2020). Delegações indígenas auto-organizadas seguiram fortalecendo discussões sobre o direito à consulta, escuta e participação direta (Instituto Kabu, 2021).

No bojo dos interesses estatais e privados-empresariais, a Ferrogrão tem sido apresentada como um dos principais projetos do agronegócio, como aponta o discurso do ex-secretário executivo do Ministério da Infraestrutura em participação no “webinar Infraestructure Virtual Mission”, ao enfatizar o projeto como a representação da grande mudança para a logística de exportação de grãos, considerada prioridade (Brasil, 2021). No seio das lutas por vida, terra e território, o movimento indígena e movimentos sociais construíram um “Tribunal Popular” auto-organizado, que declarou a resistência à Ferrogrão

"TRILHOS DA DESTRUIÇÃO": FERROGRÃO, ACUMULAÇÃO POR ESPOLIAÇÃO E RESISTÊNCIA INDÍGENA

afirmando a luta contra o Estado brasileiro e sua atuação para a expansão do megaprojeto e contra as grandes corporações do agronegócio. O tribunal destacou a autonomia e a defesa da consulta em território e de acordo com o protocolo autônomo de cada povo. A sentença do processo de acusação estabeleceu cinco eixos: violações ao direito à consulta livre; estudos de danos e impactos socioambientais rasos; especulação fundiária, grilagem, desmatamento, avanço das queimadas e contaminação dos rios; e interesses corporativos de empresas do agronegócio.

A ação coletiva foi fortalecida pelo movimento indígena, organizações de comunidades tradicionais e outros movimentos sociais, que, conforme ressaltado pelas lideranças durante as manifestações, representa a luta pela vida diante de uma ameaça iminente aos povos, territórios e biodiversidade na Amazônia. Após o julgamento popular, lideranças enfatizaram a urgência da consulta em todas as fases conforme estabelece a Convenção 169 da Organização Internacional do Trabalho (OIT) (Rede Xingu+, 2020a). As ações diretas se intensificaram no 20º Acampamento Terra Livre (ATL), a maior Assembleia dos Povos e Organizações Indígenas do Brasil. A mobilização no ATL reuniu um conjunto de organizações indígenas de diferentes regiões, onde denunciaram a Ferrogrão e grandes projetos do agronegócio, do garimpo e da mineração sobre seus territórios. Nesse contexto, foi utilizada uma alegoria de um "trem da morte", em ato simbólico representando a ferrovia como um projeto de destruição para a Amazônia e seus povos.

Em meio às ações coletivas contra o megaprojeto, diante das constantes violações à consulta aos povos afetados e das articulações empresariais e do Estado no gerenciamento da Ferrogrão, ao final do primeiro semestre de 2024, o movimento indígena e os povos afetados decidiram pelo rompimento com o Grupo de Trabalho (GT) vinculado ao Ministério dos Transportes. O GT havia sido criado no contexto da Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) 6553 que discutia a inconstitucionalidade da redução do Parque do Jamanxim para viabilizar a EF-170. Apesar de ter sido concebido com o intuito de promover o diálogo e a participação social, o GT evidenciou uma vez mais o desrespeito aos povos afetados e seus territórios, seu direito de participação, de escuta e decisão. O Ministério dos Transportes decidiu, ao mesmo tempo, por seguir com os estudos da Ferrogrão em parceria com a empresa INFRA S.A., elaborando um cronograma de leilões do megaprojeto para o ano de 2025 (ANTT, 2023; Bethônico, 2024). As palavras de lideranças do movimento indígena como Raoni Metuktire, Mydjere Kayapó e Alessandra Munduruku (2024) afirmam em texto para a Folha de São Paulo:

O governo (...) nos tirou do GT (...) quando anunciou para empresários (...) que os estudos (dos quais não participamos da produção, nem sequer vimos) estavam prontos e seriam entregues. (...) Tentamos defender (...) terras indígenas Kayapó, (...) territórios Munduruku (...) terras indígenas que serão afetadas. (...) as propostas dos nossos técnicos, buscando

salvaguardar nossos direitos e territórios, foram ignoradas. Soubemos pelos jornais que, enquanto conversávamos e discutíamos com uma ala do governo, outra recontratava a empresa que já havia feito os primeiros estudos na década passada e ignorou nossa existência (Metyktire; Kayapó; Munduruku, 2024, s.p).

As controvérsias e conivências com os interesses empresariais envolvendo o GT fica evidente ao observarmos as entidades presentes, tais como o Movimento Pró-Logística do estado de Mato Grosso, um consórcio organizado pela Associação dos Produtores de Soja e Milho (Aprosoja), representantes da Associação dos Criadores de Mato Grosso (Acrimat), da Federação das Indústrias de Mato Grosso (FIEMT) e, as representações dos prefeitos, a Associação Mato-grossense dos Municípios (AMM) como aponta levantamento realizado pelo observatório De olho nos ruralistas (2024).

Ao lado dos povos afetados que permaneceram em resistência, que romperam com o GT e denunciaram o Estado, dizendo não à construção da ferrovia, a Articulação dos Povos Indígenas do Brasil expressou solidariedade e apontou a violência estrutural aos povos indígenas como pano de fundo dessas violações. A APIB destacou também que o aprofundamento da violência ocorre em um momento de ataque iminente às lutas, retomadas e autodemarcações, de ataques às demarcações e de avanço da tese do marco temporal por meio da Lei 12.701/2023. No segundo semestre de 2024, o governo federal promoveu alterações no traçado da Ferrogrão com o intuito de contornar impasses jurídicos-institucionais impostos pelo Supremo Tribunal Federal. O governo apresentou uma rota alternativa, com o traçado da ferrovia articulado à faixa de domínio da BR-163, considerada uma área federal, no percurso de 53 km que atravessa o Parque, visando facilitar a viabilidade do projeto no processo de licenciamento. A reconfiguração do trajeto reflete o esforço governamental em assegurar os benefícios aos interesses empresariais para a execução do megaprojeto e em responder às demandas do capital (Borges, 2024).

Diante dessa ofensiva, os povos ressaltam a defesa da autonomia, das retomadas e autodemarcações, reafirmando a resistência permanente contra a Ferrogrão e as políticas de morte do capital e do Estado brasileiro (APIB, 2024). Em 2024, Santarém sediou dois momentos centrais de mobilização e debate sobre o megaprojeto: o Seminário Técnico promovido pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), com foco na viabilidade socioambiental da Ferrogrão, e o Tribunal Popular contra a Ferrogrão, organizado por movimentos sociais e coletivos indígenas. O Seminário Técnico contou com a participação de organizações indígenas, comunidades tradicionais, integrantes da Rede Xingu+, do Instituto Socioambiental e de representantes do agronegócio, como a Associação dos Produtores de Soja do Brasil (Aprosoja), cujas intervenções escancararam os interesses corporativos que sustentam o projeto (Brasil, 2024).

Durante o Tribunal Popular, lideranças indígenas relataram os impactos de políticas expropriatórias promovidas pelo Estado e por empresas ligadas ao agronegócio, à mineração e ao garimpo, que avançam sobre seus territórios. Como parte das ações de denúncia e visibilidade, realizou-se uma ação direta no porto da Cargill, em Santarém, com a presença de lideranças indígenas e de movimentos aliados. Essa intervenção performática e política denunciou a devastação conduzida pelo agronegócio nas terras e nas águas da Amazônia. Nela, os povos indígenas reafirmaram uma cosmopolítica de defesa do território, da floresta e das águas, compreendidas como inseparáveis da reprodução da vida. Tais ações expressam uma luta que vai além da oposição à Ferrogrão: são parte de um enfrentamento ancestral às múltiplas formas da ofensiva neoliberal e neoextrativista que ameaçam os territórios de vida.

Nesse contexto, como fruto da mobilização permanente e da aliança entre os povos, em âmbito jurídico-institucional o Conselho Nacional dos Direitos Humanos instituiu a Recomendação nº14/2024, solicitando a suspensão imediata dos atos administrativos vinculados à Ferrogrão para a realização da consulta prévia aos povos afetados. Paralelamente, a CNDH enfatizou a urgência da homologação da demarcação da Terra Indígena Sawré Muybu e a assinatura da Portaria Declaratória do Processo da Terra Indígena Sawré Ba'pim do povo Munduruku, destacando a centralidade da demarcação, da transparência e participação dos povos (CNDH, 2024).

No bojo das ações diretas e institucionais, as análises documentais e a leitura de um conjunto de reportagens e produções acadêmicas, evidenciam a resistência indígena e a aliança entre povos frente a Ferrogrão na expressão de uma pluralidade de lutas em defesa da terra e do território, a potência das autonomias e das alianças entre povos na Amazônia e os conflitos nos territórios em disputa, possível de ser observado também nas experiências oportunizadas por meio da escuta nos seminários realizados em Santarém.

A EF-170 constitui um dos projetos mais aguardados por ruralistas - políticos, empresários do agronegócio e grandes proprietários de terra -, amplamente legitimado em âmbito empresarial e jurídico-institucional. E representa para os povos a expropriação e a violência - a grilagem, a especulação imobiliária e uma série de violações aos territórios indígenas para expansão do mercado de *commodities*. A Ferrogrão simboliza mais do que uma iniciativa de expansão da infraestrutura; é a expressão concreta das novas dinâmicas do capital e do acirramento da acumulação por espoliação na Amazônia.

Ao evidenciar o alinhamento histórico entre o Estado e o capital na sustentação dos interesses do agronegócio e de grandes grupos empresariais, a Ferrogrão intensifica dinâmicas de saque e espoliação, aprofundando a catástrofe socioambiental como parte da guerra do capital contra a vida dos povos das águas, das florestas, do campo e das

periferias urbanas. Em contraposição, a resistência dos de baixo, marcada por retomadas, denúncias públicas, ações diretas e mobilizações coletivas, revela não apenas o papel do Estado como gerente da espoliação, mas também as múltiplas dimensões da luta por território, da luta de classes e da criação de novos imaginários políticos.

Esses imaginários se expressam por meio de cosmopolíticas, compreendidas como formas de resistência que recusam a separação entre território, espiritualidade, corpo e coletividade. Trata-se de lutas-criações político-cósmicas que, como afirma Tible (2019, p. 26), emergem em mundos onde “a terra não se desvincula das suas coordenadas socio-cosmológicas”. Essa perspectiva está presente em narrativas indígenas que articulam política e cosmologia como dimensões indissociáveis da defesa da vida, como demonstram Kopenawa & Albert (2015) na cosmopolítica Yanomami. Nessa direção, os povos da floresta protagonizam formas de resistência que articulam práticas político-espirituais e territoriais, reafirmando a inseparabilidade entre vida, território e cosmos.

Considerações finais

Este artigo analisou o projeto da Ferrogrão como expressão concreta das dinâmicas contemporâneas de acumulação por espoliação na Amazônia, evidenciando seu papel estratégico na expansão de rotas logísticas voltadas ao escoamento de *commodities*. Ao longo do estudo, buscou-se demonstrar como o traçado da EF-170 constitui mais do que uma obra de infraestrutura: trata-se de um vetor da financeirização e da territorialização do capital, impulsionado por coalizões entre agentes estatais, empresariais e financeiros que operam em múltiplas escalas.

Os dados analisados indicam que o avanço da ferrovia, sobrepondo-se ou situando-se no entorno de Terras Indígenas e Unidades de Conservação, contribui para o acirramento de impactos cumulativos, como o aumento da grilagem, da especulação fundiária e do desmatamento. Esses processos revelam a continuidade das lógicas de cercamento e apropriação territorial historicamente impostas sobre os povos da floresta, agora articuladas às exigências logísticas das cadeias globais de valor.

Ao retomar os objetivos da pesquisa, foi possível evidenciar que a Ferrogrão não representa apenas um empreendimento técnico de “modernização logística”, mas sim uma engrenagem fundamental da ofensiva neoliberal sobre os territórios de vida. Nesse cenário, os povos indígenas e comunidades tradicionais protagonizam formas de resistência que não apenas denunciam a violência estrutural do capital, mas também afirmam outros modos de existência. Protocolos autônomos de consulta, ações diretas, mobilizações jurídico-institucionais e processos de autodemarcação territorial compõem um campo de insurgência política que confronta a lógica da mercantilização do comum.

“TRILHOS DA DESTRUIÇÃO”: FERROGRÃO, ACUMULAÇÃO POR ESPOLIAÇÃO E RESISTÊNCIA INDÍGENA

Nesse sentido, este estudo busca somar-se a outros estudos tecidos em compromisso com as lutas por terra e território face à ofensiva de megaprojetos, visando contribuir na análise crítica sobre os megaprojetos, a relação entre agentes estatais e privados e as lutas territoriais que afirmam outras possibilidades de futuro para a Amazônia.

Referências

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Estudos finais da Ferrogrão serão apresentados para ANTT**. 2023. Disponível em: <https://abre.ai/luQ0>. Acesso em: 16 out. 2024.

AGUIAR, Diana. A “Guerra das Rotas” da soja: da especulação à “Razão Logística”. **Estudos Sociedade e Agricultura, Rio de Janeiro**, v. 32, n. 2, p. 02-32, 2024.

ALBERT, Bruce. “Situação Etnográfica” e Movimentos Étnicos. Notas sobre o trabalho de campo pós-malinowskiano. **Campos - Revista de Antropologia**, v. 15, n. 1, p. 129–144, 2014. <https://doi.org/10.5380/campos.v15i1.42993>

ALENTEJANO, Paulo Roberto Raposo; TAVARES, Eduardo. Os Grandes Projetos de Desenvolvimento (GPDs): uma análise crítica a partir da Geografia. **Terra Livre**, v. 1, n. 52, p. 190-233, 2019.

APIB. Nota de apoio aos povos indígenas afetados pela Ferrogrão (EF-170). **APIB OFICIAL**. Disponível em: <https://bit.ly/4e1dULQ>. Acesso em: 28 de agosto de 2024.

ASSUNÇÃO, Juliano; BRAGANÇA, Arthur; ARAUJO, Rafael. *Os impactos ambientais da Ferrogrão*. Climate Policy Initiative, 2023. Disponível em: <https://abre.ai/luQN>. Acesso em: 9 nov. 2024.

BETHÔNICO, Thiago. Leilão da Ferrogrão pode acontecer ainda em 2025, diz diretor da ANTT. **Folha de S. Paulo**, São Paulo, 24 set. 2024. Disponível em <https://abre.ai/luQO>. Acesso em: 16 out. 2024.

BORGES, André. Governo quer unir concessão da Ferrogrão e de rodovia para destravar corredor do agro. **Folha de S. Paulo**, São Paulo, 26 out. 2024. Disponível em: <https://abre.ai/luQS>. Acesso em: 5 nov. 2024.

BRAGG, Jesse; JACKSON, Rachel Rose; LAHIRI, Souparna. **The Big Con: How Big Polluters are advancing a “net zero” climate agenda to delay, deceive, and deny**. Corporate Accountability, 2021. Disponível em: <https://abre.ai/luQ1>. Acesso em: 16 out. 2024.

BRASIL. **Lei n. 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. Brasília: Presidência da República, Secretaria-Geral Subchefia para Assuntos Jurídicos, 2017.

BRASIL. **Ministério dos Transportes**. Ferrogrão é o principal projeto de transformação logística do país. Sinop, MT, 21 ago. 2021. Disponível em: <https://abre.ai/luQU>. Acesso em: 6 nov. 2024.

BRASIL. **Ferrogrão irá revolucionar a logística de exportação de grãos do Brasil, afirmou Sampaio**. Ministério dos Transportes (Notícias), publicado em 19 de ago. 2021. Disponível em: <https://abre.ai/luQV>. Acesso em: 6 nov. 2024.

BRITO, Gabriel. **Ferrogrão: anatomia de uma megaobra sem grandes interessados**. Instituto Humanitas Unisinos, 2023. Disponível em: <https://abre.ai/luQW>. Acesso em: 6 nov. 2024.

CARGILL. **Terminal de Santarém**. Cargill, 2024. Disponível em: <https://abre.ai/luQZ>. Acesso em: 16 out. 2024.

CARTA DO INSTITUTO KABU. **Carta ao Ministério Público Federal**. 2017. Disponível em: <https://abre.ai/luQ2>. Acesso em: 16 out. 2024.

CARTA DO POVO MUNDURUKU. **Carta à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)**, 2017. Disponível em: <https://abre.ai/luQ4f>. Acesso em: 16 out. 2024.

CONSELHO NACIONAL DOS DIREITOS HUMANOS. **Recomendação nº 14, de 09 de outubro de 2024**. Disponível em: <https://abre.ai/luQ9>. Acesso em: 4 nov. 2024.

COSTA, William; DAVIS, Juliana; RIBEIRO, Amanda; SOARES FILHO, Britaldo Silveira. **Amazônia do futuro: o que esperar dos impactos socioambientais da Ferrogrão?** Centro de Sensoriamento Remoto, Universidade Federal de Minas Gerais, 2020. Disponível em: <https://abre.ai/luRs>. Acesso em: 4 nov. 2024.

DE JESUS, Hudson Romário Melo. Entre vivências e cerimônias: estudo arqueológico de contexto cerâmico em Santarém, Pará. **Revista Tarairiú**, v. 1, n. 18, p. 77-93, 2021.

DE OLHO NOS RURALISTAS. Os Gigantes: os cem municípios que compõem 37% do território brasileiro. De Olho nos Ruralistas, 05 de set. 2024. Disponível em: <https://abre.ai/luRu>. Acesso em: 5 nov. 2024

FEDERICI, Sílvia. **Reencantando o mundo: feminismo e a política dos comuns**. Tradução de Coletivo Sycorax. São Paulo: Elefante, 2022.

FORMAN, Richard T. T.; ALEXANDER, Lauren E. Roads and their major ecological effects. **Annual Review of Ecology and Systematics**, v. 29, n. 1, p. 207-231, 1998. DOI: <https://doi.org/10.1146/annurev.ecolsys.29.1.207>

HARARI, Isabel. Porto da Cargill opera com licença precária na Amazônia enquanto população reclama de impactos. **Repórter Brasil**, 25 de out. 2023. Disponível em: <https://abre.ai/luRw>. Acesso em: 04 nov. 2024.

HARVEY, David. **Spaces of global capitalism: towards a theory of uneven geographical development**. London: Verso, 2006.

IBGE. **Sistema IBGE de Recuperação Automática – SIDRA**. Produção Agrícola Municipal: Área Plantada – Soja, Pará e Mato Grosso. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2023. Disponível em: <https://sidra.ibge.gov.br>. Acesso em: 9 nov. 2024.

INSTITUTO KABU. **Carta à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)**. Instituto Kabu, 2019a. Disponível em: <https://abre.ai/luRz>. Acesso em: 16 out. 2024.

INSTITUTO KABU. Nota Técnica: solicitação de revisão do Termo de Referência Específico do Componente Indígena. Instituto Kabu, 2019b. Disponível em: <https://abre.ai/luRA>. Acesso em: 15 out. 2024.

ISA. **Governo admite que custos socioambientais da Ferrogrão vão sobrar para os brasileiros**. Instituto Socioambiental, 2020. Disponível em: <https://abre.ai/luRC>. Acesso em: 18 out. 2024.

"TRILHOS DA DESTRUIÇÃO": FERROGRÃO, ACUMULAÇÃO POR ESPOLIAÇÃO E RESISTÊNCIA INDÍGENA

KOPENAWA, Davi; ALBERT, Bruce. **A queda do céu: palavras de um xamã Yanomami**. São Paulo: Companhia das Letras, 2015.

LAPOLA, David M. et al. The drivers and impacts of Amazon forest degradation. **Science**, v. 379, n. 6630, p. 122-131, 27 jan. 2023. <https://doi.org/10.1126/science.abp8622>.
LAURANCE, William F.; GOOSEM, Miriam; LAURANCE, Susan G. W. Impacts of roads and linear clearings on tropical forests. **Trends in Ecology & Evolution**, v. 24, n. 12, p. 659-669, 2009. <https://doi.org/10.1016/j.tree.2009.06.009>

LIMA, Mayrá Silva. A Elite Ruralista no Parlamento: Características Principais da Bancada que Representa a Classe Proprietária Rural. **Raízes**, v. 38, n. 2, jul-dez/2018. <https://doi.org/10.37370/raizes.2018.v38.10>

LUXEMBURGO, Rosa. **The accumulation of capital**. Londres: Routledge, 2003.

MACHADO ARÁOZ, Horácio. Sobre la naturaleza realmente existente: la entidad América y los orígenes del Capitaloceno: dilemas y desafíos de especie. **Actuel Marx Intervenciones**, n. 20, p. 205-230, 2016.

MALHEIRO, Bruno; PORTO-GONÇALVES, Carlos Walter; MICHELOTTI, Fernando. **Horizontes Amazônicos**. Para repensar o Brasil e o Mundo. 1.ed., São Paulo: Fundação Rosa Luxemburgo, Expressão Popular, 2021.

MARX, Karl. **O capital: crítica da economia política livro I, o processo de produção do capital**. Tradução: ENDERLE, Rubens. 2ª edição, São Paulo: Boitempo, 2017.

MÉSZÁROS, István. **A crise estrutural do capital**. Boitempo, São Paulo: 2011

METYKTIRE, Raoni; KAYAPÓ, Mydjere; MUNDURUKU, Alessandra. **Lula está soltando a nossa mão?** Folha de S. Paulo, publicado em 10 ago. 2024. Disponível em: <https://abre.ai/luRb>. Acesso em: 9 nov. 2024

MICHELOTTI, Fernando; DO NASCIMENTO, Humberto Miranda; GOMES JÚNIOR, Evaldo. Ajuste espacial e temporal na Amazônia: reflexões sobre a fronteira do capital e des-re-configurações territoriais. **Novos Cadernos NAEA**, v. 25, n. 4, 2022. DOI:<https://doi.org/10.18542/ncn.v25i4.13082>

MILLIKAN, Brent; UTSUNOMIYA, Renata; MARTINS, Pedro; TORRES, Mauricio; Santana, José Raimundo; BALBI, Bruna; BRASIL, Suzany; ROCHA, Bruna Cigaran da; HONORATO, Vinicius. **Parecer Técnico: atualização do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) da Ferrogrão (EF-170) sob a ótica da Governança Territorial**. GT Infraestrutura e Justiça Socioambiental, 2025. Disponível em: <https://gt-infra.org.br/wp-content/uploads/2025/03/Parecer-tecnico-sobre-a-atualizacao-do-EVT-EA-do-projeto-Ferrograo-.pdf>. Acesso em: 3 abr. 2025.

MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL; REDE XINGU+; INSTITUTO SOCIOAMBIENTAL (ISA); INSTITUTO KABU. **Representação ao Tribunal de Contas da União sobre a Ferrogrão (EF-170)**. Instituto Socioambiental, 2020. Disponível em: <https://abre.ai/luRf>. Acesso em: 16 out. 2024.

MONFORT, Gislaine; GISLOTI, Laura. Recuperação territorial face à financeirização da terra e às zonas de exceção do capital e do Estado: retomadas e autodemarcações em defesa da vida. **Espaço Ameríndio**, v. 18, n. 1, p. 17-44, 2024.

MONTEIRO, Telma. Zion Real Estate: saiba quem é a empresa que quer construir a Ferrogrão. Correio da Cidadania, publicado em 6 mai. 2022. Disponível em: <https://abre.ai/luRd>. Acesso em: 6 nov. 2024.

PEREIRA, Lorena Izá. **A territorialização de empresas de energia eólica no Brasil: estrangeirização e estratégias de controle do território.** São Paulo: **DATALUTA - Banco de Dados de Lutas por Espaços e Territórios**, 2023.

POMPEIA, Caio. Concertação e poder: o agronegócio como fenômeno político no Brasil. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, v. 35, n. 104, p. 1-17, 2020.

PROTOCOLO DO POVO PANARÁ. Protocolo de Consulta do Povo Panará. Povo Panará, 2019. Disponível em: <https://abre.ai/luRi>. Acesso em: 16 out. 2024.

REDE XINGU+. Ferrogrão EF-170: trecho Sinop (MT) - Itaituba (PA). Rede Xingu+, 2020a. Disponível em: <https://abre.ai/luRB>. Acesso em: 16 out. 2024.

REDE XINGU+. Ofício nº 05/2020. Rede Xingu+, 2020b. Disponível em: <https://abre.ai/luRo>. Acesso em: 17 out. 2024.

SILVA JUNIOR, Celso H. L. et al. Persistent collapse of biomass in Amazon forest edges following deforestation leads to unaccounted carbon losses. **Science Advances**, v. 6, n. 40, p. 01-09, 2020. <https://doi.org/10.1126/sciadv.aaz8360>

SVAMPA, Maristela. **Consenso de los commodities, giro ecoterritorial y pensamiento crítico en América Latina.** Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales. Movimientos socioambientales en América Latina, n. 32, 2012. Disponível em: <https://abre.ai/luRn>. Acesso em: 05 abr. 2024

TERRA DE DIREITOS; CONSELHO INDÍGENA TAPAJÓS ARAPIUNS. **Sítio do Porto:** um local sagrado indígena destruído pela Cargill em Santarém (PA). Terra de Direitos, publicado em 10 ago. 2021. Disponível em: <https://bit.ly/3T7IUCS>. Acesso em: 10 mai. 2024.

TERRA DE DIREITOS. **Sem licença para destruição.** Terra de Direitos, 28 jun. 2021 publicado em Disponível em: <https://bit.ly/3AKNgZi>. Acesso em: 17 abr. 2024.

TIBLE, Jean. Cosmologias contra o capitalismo: Karl Marx e Davi Kopenawa. **Revista de Antropologia da UFSCar**, v. 5, n. 2, p. 46-55, 2013.

TIBLE, Jean. Marx indígena, preto, feminista, operário, camponês, cigano, palestino, trans. Selvagem. São Paulo: N-1, 2019.

TRIBUNAL POPULAR. **Sentença Tribunal Popular:** Ferrogrão no banco dos réus. Santarém. Tribunal Popular, publicado em 4 mar. 2024. Disponível em: <https://abre.ai/luRk>. Acesso em: 20 out. 2024.

ZIBECHI, Raúl; MACHADO, Decio. **Estados para el despojo: del Estado benefactor al Estado neoliberal extractivista.** La Paz, Bolivia: Plural editores, 2023.

Sobre as autoras

Gislaine Monfort – Graduação em Geografia pela Universidade Federal da Grande Dourados (UFGD). Especialização em Geoprocessamento pela Faculdade Libano. Mestrado em Geografia pela Universidade Federal da Grande Dourados (UFGD). Doutoranda no Programa de Pós Graduação em Geografia na UFGD. Atualmente é professora substituta no

"TRILHOS DA DESTRUIÇÃO": FERROGRÃO, ACUMULAÇÃO POR ESPOLIAÇÃO E RESISTÊNCIA INDÍGENA

Instituto de Saúde Coletiva da Universidade Federal do Oeste do Pará (UFOPA). **OrcID** – <https://orcid.org/0000-0002-5677-5740>.

Patrícia Kalil – Graduação em Comunicação Social - Jornalismo pela Faculdade Cásper Líbero. Atualmente é graduanda do curso de Engenharia Florestal pela Universidade Federal do Oeste do Pará (UFOPA). **OrcID** – <https://orcid.org/0009-0002-8817-1615>.

Laura Jane Gisloti – Graduação em Ciências Biológicas pela Pontifícia Universidade Católica de Campinas (PUC). Mestrado em Biologia Animal pela Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP). Doutorado em Biologia Animal pela Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP). Atualmente é professora adjunta no Instituto de Biodiversidade e Florestas da Universidade Federal do Oeste do Pará (UFOPA). **OrcID** – <https://orcid.org/0000-0002-3954-0245>.

Como citar este artigo

MONFORT, Gislaine; KALIL, Patrícia; GISLOTI, Laura Jane. "Trilhos da destruição": FERROGRÃO, acumulação por espoliação e resistência indígena. **Revista NERA**, v. 28, n. 3, e10736, jul.-set., 2025. <https://doi.org/10.1590/1806-675520252810736>.

Declaração de Contribuição Individual

As autoras contribuíram conjuntamente para o desenvolvimento do artigo. A primeira autora foi responsável por Conceitualização, Investigação, Software e Escrita – Revisão e Edição; a segunda autora contribuiu com Análise Formal, Visualização e Escrita – Revisão e Edição; e a terceira autora atuou na Curadoria de Dados, Metodologia e Escrita – Revisão e Edição.

Recebido para publicação em 26 de novembro de 2024

Devolvido para revisão em 18 de abril de 2025.

Aceito a publicação em 27 de julho de 2025.

O processo de editoração deste artigo foi realizado por Lorena Izá Pereira e Camila Ferracini Origuela.
