

Território usado, cooperação e conflito: o caso do asfaltamento da BR 163 nos estados do Mato Grosso e Pará

Autora: Mariana Traldi (mariana.traldi@ige.unicamp.br)

Orientador: Prof. Dr. Márcio Cataia (cataia@ige.unicamp.br)

Departamento de Geografia - Instituto de Geociências – UNICAMP

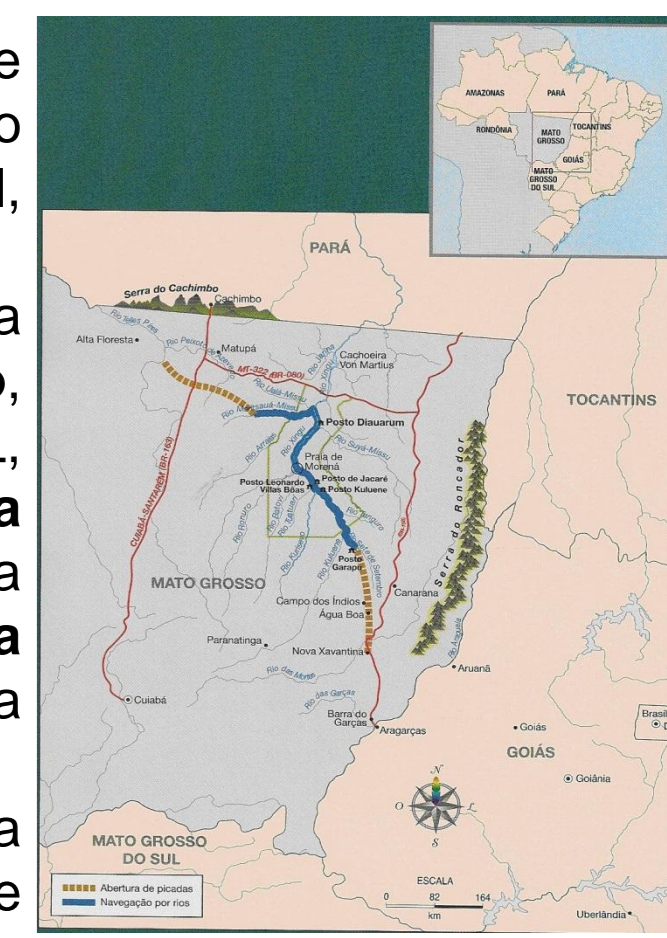
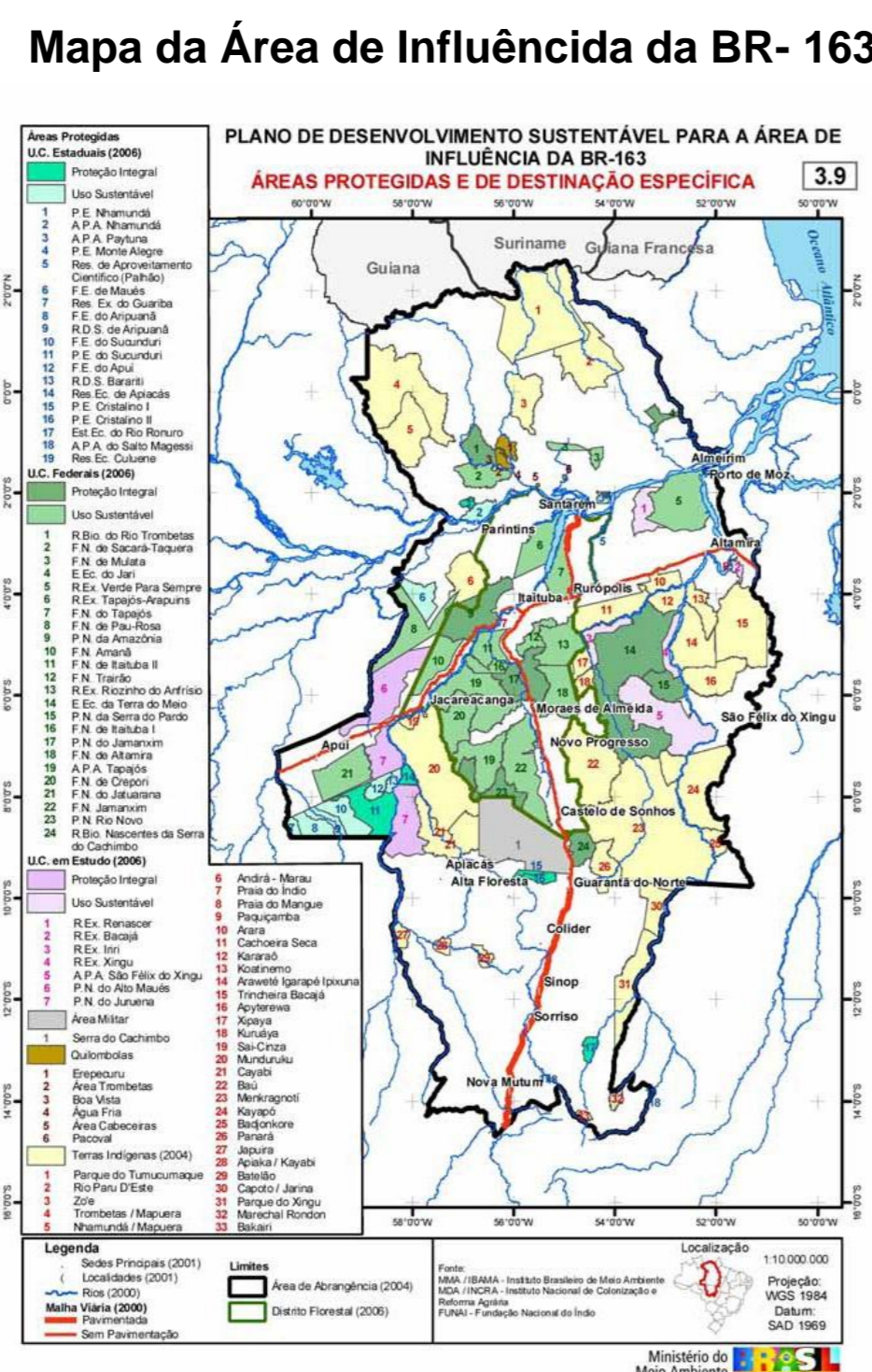
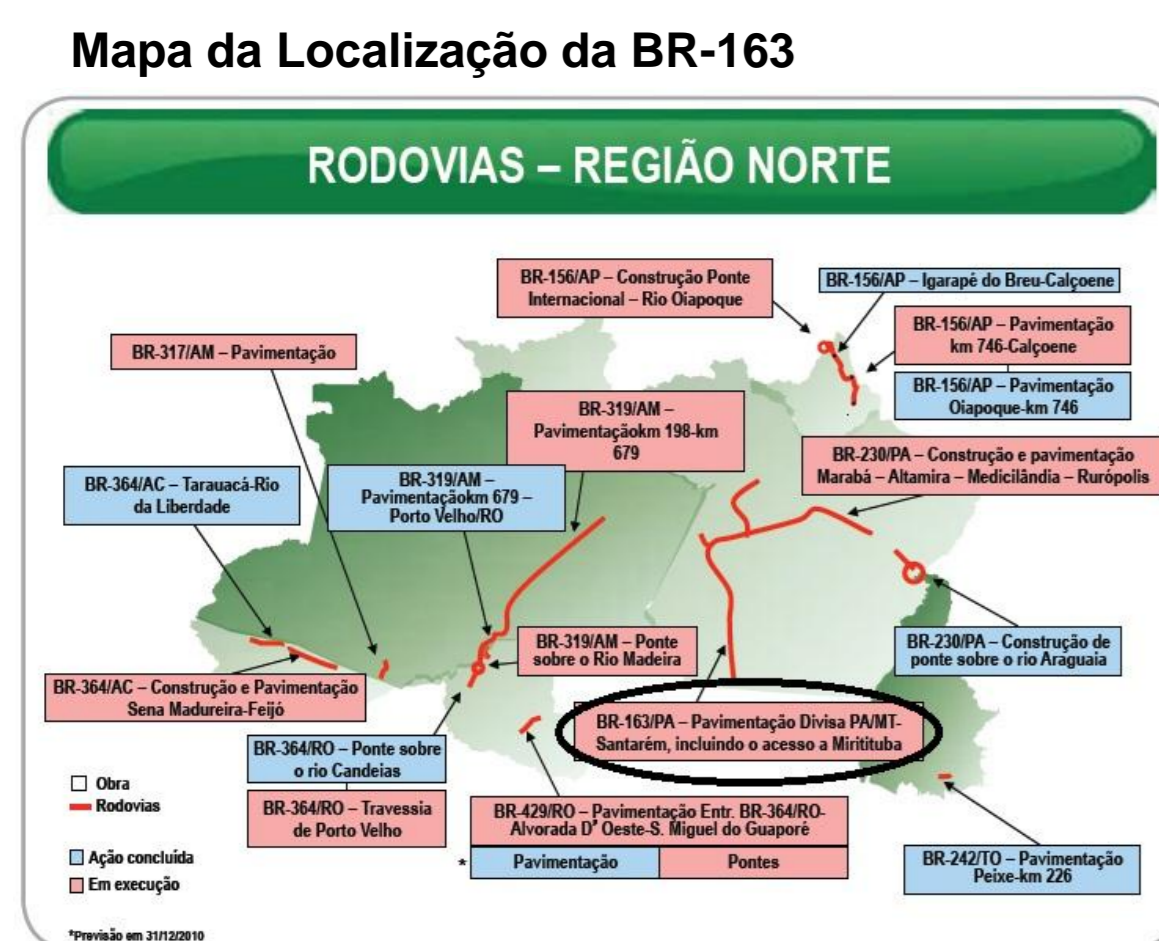
Agência Financiadora: CNPq/Pibic – FAPESP

Palavras-Chave: usos do território, fluidez territorial, demarcações territoriais indígenas.

Introdução

Este Projeto de Pesquisa de Iniciação Científica tem como principal objetivo compreender os impactos provocados pelo asfaltamento da rodovia Cuiabá-Santarém (BR-163) sobre os 33 territórios indígenas existentes em sua área de influência. O entendimento da renovação deste sistema de mobilidade requer compreender as negociações entre os agentes envolvidos em tal conflito: atores estatais, produtores de soja e territórios indígenas na área de influência da BR- 163.

Para compreendermos o atual papel desempenhado pelas rodovias em nosso território, faz-se necessário também compreender a importância histórica da rodovias para a integridade e integração da território nacional ao longo de nossa história.



Mapa da Expedição no Brasil Central. Fonte: VILLAS BOAS, 2006.

Fonte: BRASIL, 2010.

Fonte: "Plano de Desenvolvimento Regional Sustentável para Área de Influência da Rodovia BR-163 Cuiabá-Santarém", 2005.

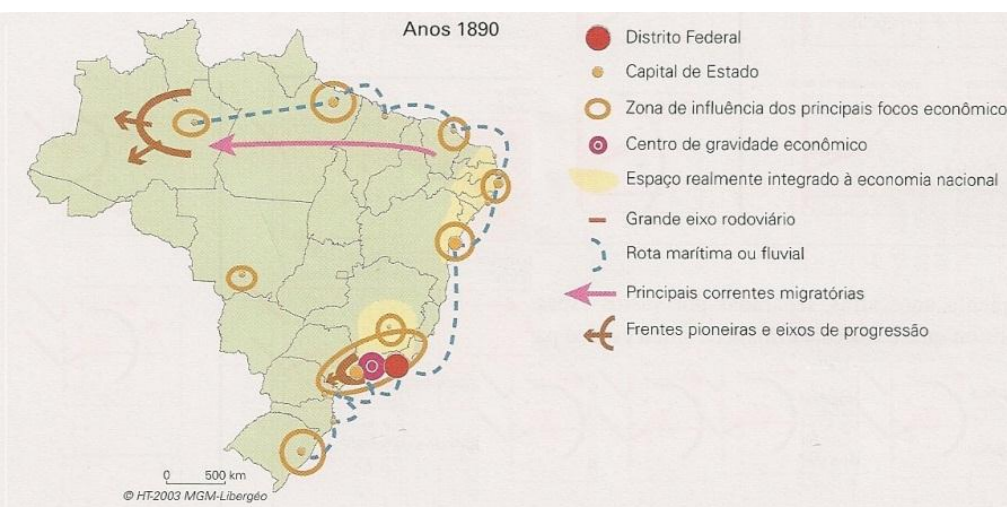
Resultados e Discussões

Para fins práticos a pesquisa foi dividida em três etapas, entretanto, como a pesquisa encontra-se em andamento, serão apresentadas aqui apenas duas delas.

I- Etapa: Conformação do Território Brasileiro: uma história territorial

A circulação desempenhou diversos papéis no transcorrer da história de formação do nosso território, sendo usada em alguns momentos para atender à interesses econômicos, voltados para o mercado externo, e em outros para solucionar problemas internos de circulação, ocupação e integração territorial.

Arquipélago de Regiões Mercantis



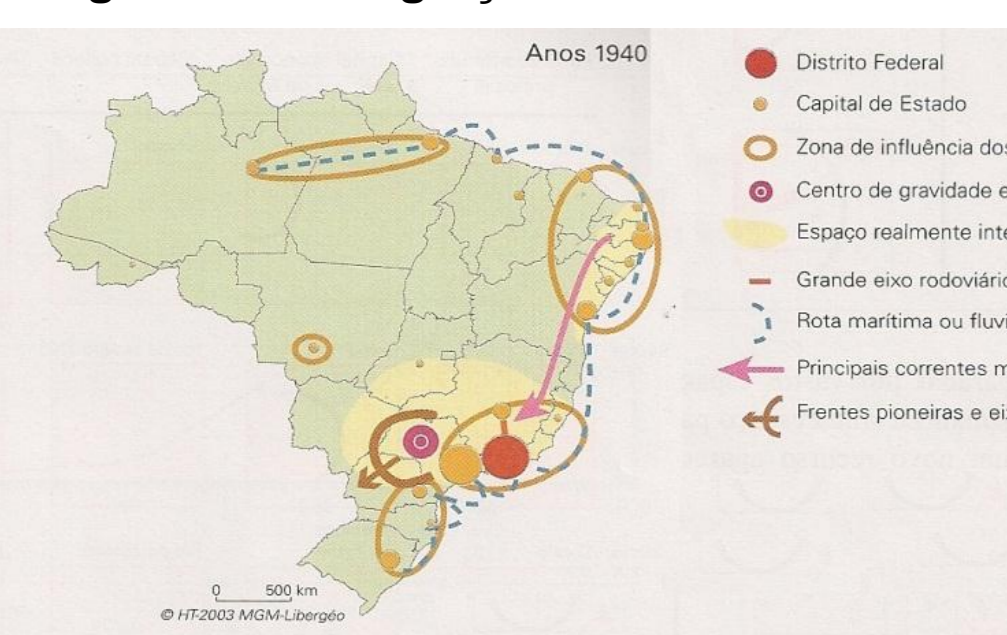
Desde o período colonial até a década de 1930, a circulação era mínima, resumindo-se a necessidade de exportação dos produtos primários produzidos para o exterior, em especial para a Europa, traduzindo-se por uma circulação de ordem majoritariamente econômica.

A Década Perdida



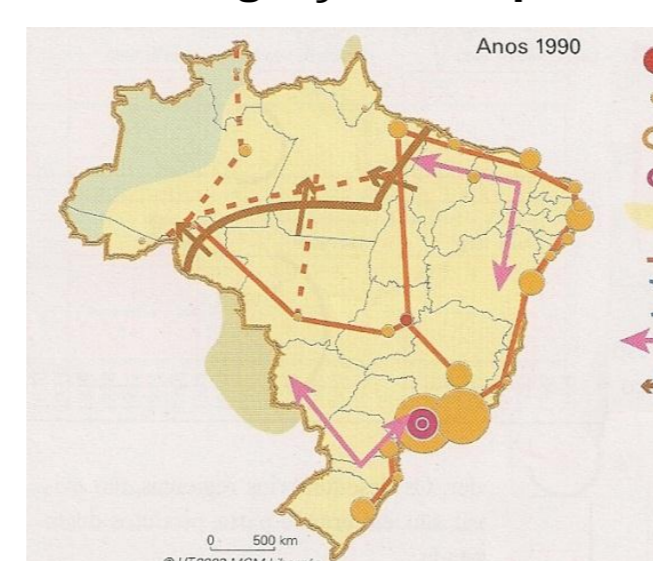
A década de 1980 não representa grandes mudanças no que tange a implantação e construção de infraestrutura no Brasil, é conhecida como a década perdida. O mundo é assolado por uma grave crise econômica, que resultou na transição entre o paradigma produtivo fordista e o da produção flexível. Este momento da história é marcado pelo ideário da globalização, quando a circulação começa a ganhar nova conotação e maior importância, não mais como forma de integração, mas agora como parte essencial para a produção da mais valia.

Integridade e Integração Territorial Nacional



A partir de década de 1930 até a década de 1970 a circulação ganha nova conotação, enquanto principal forma de integrar as diversas regiões brasileiras que se comportavam, até então, enquanto ilhas econômicas que se conectavam apenas com o exterior, a questão ganha ainda conotação de segurança nacional com o golpe militar de 1964. Neste período verificamos uma ordem econômica atrelada a uma ordem política, prevalecendo a ordem econômica enquanto vetor mais importante do período quanto a circulação.

Desintegração Competitiva



Mapa da Conformação Territorial do Brasil em 1990. Fonte: MELLO e THÉRY, 2005.

O último período chamado de desintegração competitiva faz referência à inserção competitiva de parcelas do território, que reflete a fragmentação do território nacional em espaços luminosos que se opõem aos espaços opacos, não inseridos na globalização. A circulação segue sob o mesmo viés do período anterior, intensifica-se ainda mais a necessidade de circulação de mercadorias, técnicas, capitais e mercados em detrimento da circulação de homens, exércitos e idéias.

II - Etapa: Da Integração Física à Integração Social

Terras Indígenas: Posse ou Propriedade?

Constituições Brasileiras de 1824 a 1988

•A primeira Constituição brasileira, que data de 1824, não faz menção aos índios enquanto livres e cidadãos, entretanto, a omissão neste caso não significa a exclusão dos direitos dos indígenas sobre a terra.
•Com a proclamação da República, em 1889, é então promulgada a primeira Constituição Republicana brasileira de 1891 e com ela “desaparecem” as reservas para indígenas sob o manto do federalismo, já que o espaço nacional passa a ser organizado segundo estados e municípios (CATAIA, 2010).
•A Constituição de 1934 foi a primeira a constitucionalizar a questão indígena, assegurando formalmente a posse inalienável e a manutenção das terras indígenas, entretanto, o direito à propriedade não existia, e na prática sequer a posse foi respeitada pelo Estado brasileiro.

- A reafirmação da intenção de integrar o índio à sociedade fica evidente a partir de 1943, quando se iniciou um plano estatal de interiorização, a “Marcha para o Oeste” brasileira, patrocinada pelo governo federal, tinha como objetivo povoar o que hoje conhecemos como regiões Centro-Oeste e Norte do Brasil, consoante a ideologia do “vazio demográfico”.
- A primeira grande inovação da Constituição de 1967 quanto à proteção as terras indígenas foi a determinação de que as terras indígenas demarcadas eram parte integrante do Patrimônio da União, impedindo sua venda, garantindo assim uma base física permanente as sociedades indígenas (BRASIL, 2005). A segunda grande inovação foi a não exigência da localização permanente do grupo indígena na terra, para que este obtivesse a proteção possessória, a única exigência era de que o grupo indígena habitasse a terra como pressuposto garantidor de sua posse (BRASIL, 2005). Os militares queriam a integração compulsória do índio, através de um processo chamado emancipação e o instrumento para sua implantação era também o Estatuto do Índio.
- A Constituição Federal de 1988 foi a primeira a afirmar o direito originário indígena, tendo em vista que, os índios foram os primeiros e naturais donos das terras que ocupam, reforçando a necessidade de manutenção dessas terras como pressuposto para a existência e preservação destes grupos (RICARDO, 1999).
- Embora, a atual Constituição Federal tenha admitido a incompletude do processo de desindianização, a legitimidade dos territórios indígenas (os quais prefere chamar de terras indígenas) e conseqüentemente a existência de “direitos coletivos”, não garantiu representatividade a esses grupos, que não são parte integrante nem de municípios e nem dos estados constituintes de federação, cujas terras são de posse da União.

Metodologia

Este trabalho vem sendo realizado entendendo o território enquanto Território Usado, conforme o proposto por Milton Santos (2009), sendo assim, é o uso do território, e não o território em si mesmo, que faz dele o objeto da análise social. Para Santos (2009), o território são formas, mas o território usado são objetos e ações, sinônimo de espaço humano, espaço habitado.

Milton Santos (2009) propõe ainda, novos recortes analíticos para o Território Usado, como forma de compreender seu funcionamento e sua constituição na atualidade, são eles: verticalidades e horizontalidades. Definindo-as da seguinte forma, as horizontalidades serão domínios da contigüidade, daqueles lugares vizinhos reunidos por uma continuidade territorial, enquanto que as verticalidades seriam formadas por pontos distantes uns dos outros, ligados por todas as formas e processos sociais.

Outro importante conceito trabalhado nesta pesquisa é o conceito de fluidez territorial, também proposto por Santos (2009). Segundo o proposto, a fluidez seria sempre relativa, uma mesma área poderia assim ser comparada a uma outra ou a um seu momento anterior.

O Sistema de Circulação rodoviário é visto como um Sistema Técnico, onde segundo Hughes(1983), Sistema significa a interação entre diferentes tipos de componentes, técnicos ou institucionais, com diferentes valores sociais. O Sistema Técnico é o resultado da construção social e ao mesmo tempo molda a sociedade que o construiu (HUGHES, 1983).

Conclusões Preliminares

O Plano BR-163 Sustentável revela que a enorme redução dos custos com transporte para escoar a produção agrícola da Região Centro Norte do Mato Grosso (principal produtora de soja) fazendo uso da BR-163 chegando ao porto de Santarém ou de Mirituba ao invés de escoar a produção pelo porto de Santos e Paranaguá, justifica a retomada do asfaltamento, em nome do desenvolvimento regional e nacional (BRASIL, pág. 2, 2006). O Plano afirma ainda que, a obra servirá para reduzir custos com frete de produtos eletro-eletrônicos produzidos na ZFM (Zona Franca de Manaus) e destinados ao Centro-Sul do país (BRASIL, 2006).

Atualmente, a soja é escoada principalmente através do Porto de Paranaguá, localizado no estado do Paraná. Com a BR-163, enquanto rota alternativa, a produção seria escoada através do Porto de Santarém, reduzindo custos e ganhando agilidade (CONAB, s/d.).

Importante ressaltar ainda que entre os agentes beneficiados estão empresas do setor de insumos como a Cargill, Maggi, Bunge, entre outras, todas ligadas ao agronegócio. Empresas como estas vem assumindo o controle dos circuitos espaciais produtivos no mundo, a Cargill, por exemplo, atua na compra e comercialização da soja, da laranja e do cacau, importantes commodities (TOLEDO, 2005).

Referências Bibliográficas

- BECKER, Bertha K. Brasil: uma nova potência regional na economia-mundo./ Bertha K. Becker, Cláudio A. G. Egler. – 3ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1998.
- BRASIL. Balanço Final do PAC 1 – 11º Balanço / 4 anos. República Federativa do Brasil. 2010.
- BRASIL, Casa Civil da Presidência da República. Plano de Desenvolvimento Regional Sustentável para Área de Influência da Rodovia BR-163 Cuiabá-Santarém. Grupo de 16 Trabalho Interministerial e Casa Civil da Presidência da República. 2006.
- CATAIA, Márcio A. Uso do Território e Federação: novos agentes e novos lugares. Diálogos possíveis e participação política. In: Revista Eletrônica de Geografia y Ciências Sociais. Vol. XIV, n. 331 (16), 2010.
- CONAB. Corredores de Escoamento da Produção Agrícola: Corredor da BR-163. Site da Companhia Nacional de Abastecimento (s/d.).
- HUGHES, Thomas P. Networks of Power: electrification in Western society 1880-1930. Baltimore: J. Hopkins University, 1983.
- MELLO, Neli Aparecida. de, THÉRY, Hervé. Atlas do Brasil: disparidades econômicas do território. São Paulo: Edusp, 2005.
- RICARDO, Carlos A. A demarcação das terras e o futuro dos índios no Brasil. In: NOVAES, Adauto (Org.). A outra margem do ocidente. São Paulo: Companhia das Letras, 1999.
- SANTOS, Milton. A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção. São Paulo: Edusp, 2009.
- TOLEDO, Márcio Roberto. Circuitos espaciais da soja, da laranja e do cacau no Brasil: uma nota sobre o papel da Cargill no uso corporativo do território brasileiro. 2005. 143f. Dissertação. (mestrado em Geografia). Universidade Estadual de Campinas, São Paulo, 2005.
- VILLAS BOAS, Orlando. Orlando Villas Boas: história e causas. São Paulo: FTD, 2006.
- Conab. Companhia Nacional de Abastecimento. Corredores de Escoamento da Produção Agrícola (s.d.): Corredor da BR-163.