

DINÂMICAS DE (RE)OCUPAÇÃO DE TERRAS: A LÓGICA PATRIMONIALISTA E A ÁREA DE INFLUÊNCIA DA RODOVIA BELÉM-BRASÍLIA NO NORDESTE PARAENSE

Gustavo Meyer¹
Joana Mattei Faggin²
Dalva Maria da Mota³
Ivaldo Gehlen⁴

RESUMO

O objetivo do artigo é analisar como foi gestada a desigualdade de acesso à rodovia Belém-Brasília (BR-010) entre ocupantes de “pequenos lotes de produção familiar” e de “grandes propriedades de terra” nos municípios de Mãe do Rio e Aurora do Pará, Estado do Pará. Para tanto, buscou-se compreender algumas características dos processos de (re)ocupação das áreas adjacentes à rodovia considerando-se a estrutura político-social vigente à época. Como embasamento teórico, recorreu-se à teoria patrimonialista de Raymundo Faoro e ao processo histórico de ocupação da região traçado por Jean Hébert. A pesquisa, realizada no âmbito de um projeto de desenvolvimento local (2005–2010), foi estruturada por meio de revisão de literatura, observações diretas e indiretas da paisagem, e entrevistas com atores-chave. Os resultados indicaram que o processo de ocupação da região apresentou características patrimonialistas (capitalismo politicamente orientado, imputação de vontades em outrem, confusão público-privado, etc.), que configuraram condições não igualitárias de acesso à terra e aos benefícios da rodovia.

Termos para indexação: acesso à terra, desigualdade, patrimonialismo.

DYNAMICS OF LAND (RE)OCCUPATION: THE PATRIMONIALIST LOGIC AND THE INFLUENCE AREA OF BELÉM-BRASÍLIA HIGHWAY IN NORTHEAST PARÁ

ABSTRACT

The aim of this article is to analyze the origin of the inequality of access to the Belém-Brasília highway (BR-010) between “small family farm plots” and “large land holdings” occupants in

¹ Zootecnista, Mestre em Aquicultura, doutorando do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Rural (PGDR) da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Av. João Pessoa, 31, Centro, CEP 90040-000 Porto Alegre, RS. meyer_gustavo@yahoo.com.br

² Engenheira-agrônoma, Mestre em Desenvolvimento Sustentável, técnica do Serviço Florestal Brasileiro (MMA/SFB), SQS 406, Bloco T, ap. 205, Asa Sul, CEP 70255-200 Brasília, DF. joana.faggin@gmail.com

³ Pedagoga, Doutora em Sociologia, pesquisadora da Embrapa Amazônia Oriental, docente do Programa de Pós-Graduação em Agricultras Amazônicas (NEAF/UFPA), bolsista de produtividade do CNPq, Embrapa Amazônia Oriental, Travessa Doutor Enéas Pinheiro, s/n, Caixa Postal 48, CEP 66095-100 Belém, PA. dalva.mota@embrapa.br

⁴ Cientista social, Doutor em Sociologia, docente do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Rural (PGDR) da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS), Av. João Pessoa, 31, Centro, CEP 90040-000 Porto Alegre, RS. ivaldo@ufrgs.br

the municipalities of Aurora do Pará and Mãe do Rio, in state of Pará, Brazil. Therefore, it was sought to understand some characteristics of processes of (re)occupation of areas adjacent to the highway, considering the political and social structure prevailing at the time. As a theoretical background, Raymundo Faoro's patrimonialist theory was used, as well as Jean Hébert's outline on the historical process of occupation of the region. The research, which was conducted under a local development project (from 2005 to 2010), was structured through literature review, direct and indirect observations of the landscape, and interviews directed to key actors. The research results pointed that the process of occupation of the region occurred under patrimonialist characteristics (politically oriented capitalism, imposition of will, confusion between public and private, etc.), which indicated that there were unequal conditions for access to land and to the benefits of the highway.

Index terms: land access, inequality, patrimonialism.

INTRODUÇÃO

Em 1960, o Brasil inaugurou a rodovia BR-010, popularmente conhecida como a Belém-Brasília. Tal feito é considerado um marco do projeto desenvolvimentista que aqui se instaurava e que, na época, tinha o presidente Juscelino Kubitschek como seu principal expoente. Inúmeras justificativas parecem ter dado sustentação política para a projeção e conclusão da rodovia, por sua vez tida como um dos grandes signos da integração nacional. Dessas, destacam-se três: a de ligação da região Centro-Oeste à região Norte; a de estímulo à produção de alimentos; e a de correção de uma assimetria histórica quanto ao acesso à terra por famílias rurais que, a despeito de praticarem agricultura, não detinham a posse legal das terras por elas utilizadas.

Passados mais de 50 anos da inauguração, são visíveis as influências da rodovia nas áreas adjacentes, a exemplo dos municípios de Mãe do Rio e Aurora do Pará (Figura 1), no que se refere à alteração da estrutura fundiária e ao acesso a essa mesma rodovia. Problematizar a relação entre essas evidências e o papel dessa rodovia constitui um dos desafios deste artigo.

A pesquisa se deu pela participação dos autores em projetos de desenvolvimento rural que visaram à diversificação produtiva em lotes de agricultores familiares nesses municípios de 2005 a 2010. Observou-se que os lotes menores que 20 hectares não se localizam nas proximidades das rodovias asfaltadas, mas distantes ao menos 12 km destas, salvo raras exceções. Em contraste, grandes propriedades de terra estavam situadas nas proximidades delas.

Tendo em conta esse contraste, o objetivo do presente artigo é analisar a desigualdade de acesso à Belém-Brasília entre os ocupantes de pequenas unidades de produção familiar e os das grandes propriedades de terra, de modo a evidenciar o papel do Estado nesse processo de (re)ocupação do território. O pressuposto teórico que orienta a análise é o de que o patrimonialismo foi a concepção político-social hegemônica nesse processo, amparado pelo capitalismo politicamente orientado (FAORO, 2001). Por isso, buscou-se compreender as principais características da estrutura de ocupação e acesso à terra nos arredores da rodovia e, com isso, analisar como determinadas características patrimonialistas podem ser identificadas no processo sócio-histórico que deu origem à rodovia.

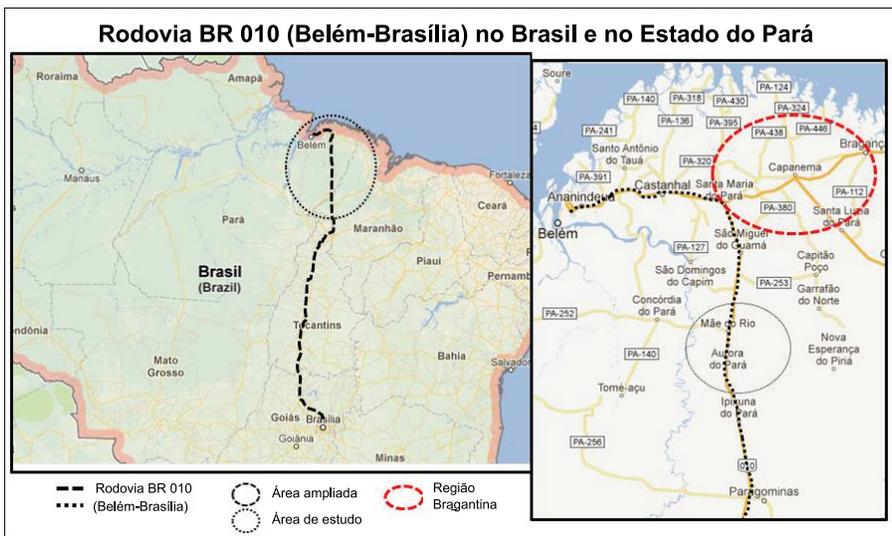


Figura 1. Localização da rodovia Belém-Brasília nas áreas central e norte do território brasileiro, com destaque da área de estudo e da região Bragantina.
Fonte: Guia Geográfico (2012).

O termo “agricultores familiares” foi adotado, ao longo do trabalho, em sentido amplo, para fazer referência a um grupo heterogêneo composto por aqueles que têm acesso a pequenos lotes de terra (em geral com menos de 20 hectares) e que tanto são reconhecidos pela trajetória e história (caboclo,

migrante, colono) quanto pela relação que têm com a terra (posseiro, ocupante), ou ainda pelas atividades que desenvolvem (agricultor, lavrador), entre outras possibilidades. Essas designações são muitas vezes superpostas. Entretanto, em todos os casos, esse conceito tem em sua base a mão de obra familiar organizada segundo relações de parentesco. O termo patronal refere-se aos ocupantes de grandes áreas (superiores a 200 ha), ociosas ou ocupadas com a criação de gado de corte, e que contam exclusivamente com mão de obra assalariada.

PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

A investigação se deu no âmbito de viagens sistemáticas ao Nordeste Paraense, particularmente aos municípios de Mãe do Rio e Aurora do Pará (Pará), de 2005 a 2010. Essas viagens integraram um projeto de desenvolvimento local por meio do qual se visava facilitar processos de diversificação produtiva de famílias de agricultores familiares. Nesse contexto e considerando-se um conjunto de observações que indicavam o distanciamento das pequenas unidades de produção familiar, foram elaboradas algumas questões orientadoras para compreensão da dinâmica de (re)ocupação de terras que coincidiam com a área de influência da rodovia Belém-Brasília.

No que se refere especificamente a essa preocupação, os procedimentos metodológicos adotados foram: i) revisão de literatura sobre o sistema de poder patrimonialista (FAORO, 2001) e sobre o processo sócio-histórico de ocupação da área e de implantação da rodovia Belém-Brasília; ii) observação direta da paisagem no que concerne às evidências da estrutura fundiária – cercas, tipos de atividades, vegetação, etc. (BERNARDES; RIBEIRO, 2005) – de 2005 a 2010; e iii) entrevistas semidiretivas com atores-chave (seis agricultores com longa residência no local e três técnicos agropecuários) e conversas informais sobre os modos de ocupação das áreas. Como subsídio à análise, foi também realizada a observação indireta, por meio de imagens de satélite relativas à área de influência da rodovia nos municípios de Mãe do Rio e Aurora do Pará e de dados de georreferenciamento de lotes de produção familiar nesses municípios.

A ESTRUTURA PATRIMONIALISTA

Extrai-se da obra de Raymundo Faoro que a única estrutura político-social do Brasil é o patrimonialismo (FAORO, 2001). Esta teria sido forjada

desde o reinado de Dom João I (1358–1433) e sido transplantada de Portugal ao Brasil já nos primeiros anos de colonização. Para Faoro, essa estrutura foi aqui mantida como forma de controle de um território extenso, de dimensões continentais, em benefício de um governo centralizado, baseado na tradição.

A estrutura patrimonialista não foi mantida estática ao longo desses séculos; pelo contrário, ela foi dissimulada de diversas formas, alterada e acomodada (mas nunca como uma mudança estrutural) conforme as condições políticas, econômicas e sociais de cada época, tanto no plano nacional quanto no internacional. Alguns elementos dessa estrutura, entretanto, são centrais: i) a posse da terra, inicialmente nas mãos de uma única pessoa, o rei ou o príncipe; ii) a confusão entre público e privado; iii) a estrutura de poder centralizada que se assenta na tradição e que conta com um tipo particular de dominação; iv) o estamento burocrático, forma mais recente e flexível de controle na qual o patrimonialismo tem caráter marcadamente estatal; e v) o capitalismo politicamente orientado.

Segundo Faoro (2001), parte da estrutura de poder hoje vigente assenta-se no fato que, tanto no Brasil Colônia quanto no Império, tudo pertencia ao rei, tudo era de sua posse, de modo que os que ocupavam suas terras estavam a serviço de seus interesses particulares. Esse tipo de relação foi reproduzido ao longo dos séculos de colônia e império, de modo a configurar uma duradoura confusão, ainda vigente, entre os bens públicos e privados. Martins (1994, p. 24) bem expressa essa aglutinação ao dizer que “[...] era público o que não era do rei, isto é, do Estado. E que estava, portanto, sob administração dos agentes do privado”. Isso remete aos fatos históricos em que o rei recorria a particulares para desbravar e gerir suas terras, emprestando, em troca, suas terras para serem exploradas. Estas eram administradas, então, segundo a vontade de particulares (MARTINS, 1994). As funções públicas, como se percebe, foram, desde o princípio, exercidas por particulares, em um sistema clientelista. Tudo o que era do rei, e que deveria ser do Estado, era, então, considerado como privado, e o que era privado, ou administrado pelo privado, era aquilo tido como público. Aí estaria a raiz da aglutinação entre público e privado.

O poder operante na estrutura político-social patrimonialista está fundado na posse, desdobrando-se em um tipo particular de dominação, cuja estratégia usada para legitimá-la é “[...] a imposição de uma vontade sobre a conduta

alheia” (FAORO, 2001, p. 58). Campante (2003), ao analisar o patrimonialismo em Faoro e Weber, afirma que o

Patrimonialismo é a substantivação de um termo de origem adjetiva: patrimonial, que qualifica e define um tipo específico de dominação. Sendo a dominação um tipo específico de poder, representado por uma vontade do dominador que faz com que os dominados ajam, em grau socialmente relevante, como se eles próprios fossem portadores de tal vontade [...]. (CAMPANTE, 2003, p. 153).

Já Faoro diz que

O súdito, a sociedade, se compreendem no âmbito de um aparelhamento a explorar, a manipular, a tosquiar nos casos extremos. Dessa realidade se projeta, em florescimento natural, a forma de poder, institucionalizada num tipo de domínio: o patrimonialismo, cuja legitimidade assenta no tradicionalismo — assim é porque sempre foi. (FAORO, 2001, p. 866).

No regime patrimonialista, então, a tradição confere poder a um rei (ou a um grupo de poderosos), e este é usado de forma centralizada e específica, imputando vontades em outrem. Assim, vigoram o poder pessoal, o particularismo, o favoritismo e, não raro, a violência, que são operados em prol da manutenção de um *modus vivendi* — que comporta um padrão diferenciado de consumo —, em detrimento da coletividade, da autonomia e dos direitos individuais. Esse poder, político, seria forte o suficiente para controlar a economia e a diferenciação social; a mobilidade social estaria ao alcance apenas dos que se “distinguem”, que seriam cooptados para a manutenção do poder.

No Brasil, o patrimonialismo “puro” teria evoluído para patrimonialismo estamental. Esse tipo de dominação, mais recente, é, para Faoro, uma forma mais flexível e descentralizada de patrimonialismo, ou de administração de um território. O estamento é uma camada predominantemente social (mas com traços econômicos) que administra o Estado, sobre a qual é imputada a vontade do rei: “[...] o Estado seria mero delegado, espécie de comitê executivo” (FAORO, 2001, p. 58). A diferença, nessa altura, é que a ação real passa a se dar por negociações e pactos com o estamento. Num segundo momento, o poder já não é mais do rei, mas de um grupo político que o opera similarmente, e o

estamento adquire cada vez mais o caráter burocrático. Sob a perspectiva de Faoro, a estrutura político-social vigente, a partir da década de 1960, estaria à mercê do estamento burocrático, em um equilíbrio tenso com os donos do poder.

Um elemento central para a manutenção desse equilíbrio seria o capitalismo politicamente orientado – orientado porque a pressão da ideologia liberal hegemônica e da democracia não teria sido capaz de desfazer o patronato político brasileiro. Diferentemente, o capitalismo moderno é de índole industrial, racional na técnica, e fundado na liberdade do indivíduo (nos negócios, contratos, gestão da propriedade, etc., todos garantidos por instituições) (REZENDE, 2006). A limitação da ideologia econômica abriria espaço para os monopólios, privilégios e concessões, sempre citados por Faoro (2001).

Para tanto, na lógica do capitalismo politicamente orientado, é necessário ao Estado reprimir as forças sociais⁵, a racionalidade econômica e os debates que orientariam a sociedade em relação a esta; mas isso em benefício da tutela e do uso do poder do Estado por particulares. Sob outro ponto de vista, e por meio da organização de segmentos sociais, as intervenções estatais podem ser negociadas para suprir as deficiências de um segmento específico ou de iniciativas individuais. De modo geral, então, apenas parte do capitalismo é adotada no patrimonialismo, a parte técnica, mas não a “alma”, como disse Faoro (2001). Para Rezende (2006, p. 229), a essência do capitalismo politicamente orientado está “[...] fundada nos controles do aparelhamento estatal, na dependência dos setores capitalistas em relação a subsídios, créditos, isenções e na busca de desmantelar quaisquer conflitos entre as diversas forças sociais”.

O PROCESSO DE OCUPAÇÃO DA ÁREA ADJACENTE À BR-010

Os municípios de Mãe do Rio e Aurora do Pará (Figura 1) estão situados na mesorregião do Nordeste Paraense, mais especificamente na área de influência da rodovia Belém-Brasília, entre os quilômetros 40 e 50 de sua extensão. O Nordeste Paraense, por sua vez, corresponde à área de colonização mais antiga do Pará. A população rural ali residente pode ser caracterizada genericamente

⁵ Rezende (2006, p. 227) observa: “O capitalismo foi, ao longo do século XX, por exemplo, moldando-se tanto econômica quanto politicamente a uma dada forma de processamento da própria realidade estatal, a qual, por sua vez, não hesitou em sacrificar o aparelhamento institucional e o sistema de liberdades, para fazer prevalecer uma orientação policialesca e repressiva. Foi o que ocorreu em 1937, foi o que ocorreu em 1964. Nesses dois casos, o aparelhamento estatal centralizador passou a conduzir não somente as instituições de modo geral, mas também o próprio processo de expansão do capitalismo brasileiro”.

segundo a classificação feita por Adams et al. (2006), ou seja, como cabocla amazônica tradicional, descendente de indígenas, africanos e europeus. À tal população originalmente constituída por indígenas, juntaram-se contingentes populacionais de origem africana e europeia, vindos por proximidade da capital Belém.

Apesar dessas características, de cunho geral, a região do Nordeste Paraense abarca muitas realidades diferentes, decorrentes de processos distintos de ocupação desse território. Segundo Raiol (2007), por exemplo, trata-se de uma região de cunho agrícola (extrativismo, agricultura, pesca, criação de gado e artesanato) com redes de comercialização desvantajosas, dependente de políticas públicas e de frágil representação política. Para a autora, a fisionomia da região mudou drasticamente com a construção da estrada de ferro Belém-Bragança no final do século 19, quando o espaço virou uma fronteira agrícola, sujeita inclusive a políticas de ocupação (migração europeia, japonesa e nordestina) para garantir o abastecimento da capital. Assim estabeleceram-se os agricultores familiares, tendo produzido excedentes comercializáveis. Com o declínio da borracha, ex-seringueiros de origem nordestina também passaram a ocupar a área, especialmente as margens da estrada de ferro, e fizeram prevalecer a produção para o autoconsumo e venda de excedentes.

A área de abrangência dos municípios de Mãe do Rio e Aurora do Pará, no entanto, apesar de ter sido influenciada pela colonização dirigida que se deu mais ao norte, na região Bragantina (Figura 1), foi fundamentalmente ocupada com uma colonização “espontânea”, sem um projeto político claro. A população ali residente foi inegavelmente influenciada pela construção da ferrovia Belém-Bragança, mas de modo muito menos intenso que a região Bragantina. Hébette e Marin (2004a, p. 50) observam que o antigo município de São Domingos do Capim, onde hoje estão localizados Mãe do Rio e Aurora do Pará, era uma das poucas exceções que fugia à regra da colonização dirigida que ocorreu na região Bragantina; lá prevaleceu o regime de sesmarias.

Até a década de 1950, a população dessa área era constituída predominantemente por agricultores familiares de origem cabocla, que se dedicavam ao plantio da mandioca para transformação em farinha, principal item da alimentação e comercializado na região. A partir da década de 1960, a atividade pecuária foi incorporada nos sistemas produtivos, principalmente por influência de migrantes vindos da região Sudeste do País. Isso se deu apenas

pela construção da rodovia BR-010 (Belém-Brasília), que favoreceu a ocupação do território também por grandes fazendeiros.

Em síntese, e particularmente considerando-se os municípios de Mãe do Rio e Aurora do Pará, estabeleceu-se nessa região, no último século, uma população que vivia da agricultura (principalmente da produção de mandioca para a produção de farinha e do extrativismo). A partir da década de 1950, em razão da construção da rodovia Belém-Brasília, conformaram-se ali grandes propriedades de terra, cujos donos, em grande parte, eram provenientes do Estado de São Paulo. Além disso, migrantes nordestinos passaram também a ocupar a área (PACHECO, 2009). Pode-se concluir, preliminarmente, que a região foi pressionada, em um primeiro momento, pela movimentação da capital Belém e pela colonização dirigida que ocorreu mais ao norte, na região Bragantina. Em um segundo momento, tal ocupação foi fortemente influenciada pela construção da rodovia, que avançou do “sul” em direção à capital Belém.

IMPLANTAÇÃO DA RODOVIA BELÉM-BRASÍLIA: O ESTADO OU O CAPITALISMO EM EXPANSÃO?

Recorrendo-se às publicações de Hébette e Marin (2004a, 2004b, 2004c, 2004d), identificam-se três formas predominantes de ação do Estado que contribuíram para a configuração da desigualdade de acesso à estrada em questão. A primeira faz referência à cessão de terras ocupadas há muitas décadas por agricultores familiares posseiros, visando à constituição de grandes propriedades agrícolas (OLIVEIRA, 2004). Estas, por sua vez, foram em grande medida “adquiridas” por funcionários da administração pública, profissionais liberais das grandes cidades e empresas, originalmente externos à região.

Essa sobreposição de ocupantes nas terras de influência da rodovia Belém-Brasília, possibilitada diretamente pela ação do Estado, resultou em inúmeros conflitos rurais, depois dos quais os agricultores foram expulsos das áreas que ocupavam já havia algumas décadas. Não raros foram os casos que encerraram com mortes. Hébette e Marin (2004b, p. 86) afirmam que “antes do término da estrada, a área era em boa parte retalhada em grandes propriedades e os posseiros estavam sistematicamente expulsos de suas roças”; ademais, depoimentos obtidos por meio de entrevistas indicam a elevada frequência desses eventos no passado.

Em um primeiro momento, e de modo geral, a expulsão dos agricultores familiares ou se deu pela cessão de terras devolutas a particulares e empresas, ou pela grilagem (HÉBETTE, 2004, p. 37). Desse processo decorreram diversos conflitos, cujas resoluções se deram por meio da omissão, que constituiria a segunda forma de atuação do Estado. Em virtude das evidentes diferenças de forças entre agricultores familiares e os novos “proprietários” de terras, estes últimos foram favorecidos por terem influência política e econômica, em detrimento da permanência dos primeiros em áreas a cada dia mais valorizadas.

No que se refere às grilagens, o Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (Incrá), até onde lhe era possível, provia uma gama de serviços aos colonos, desde que isso não ameaçasse determinados interesses particulares (HÉBETTE; MARIN, 2004b, p. 87). Havendo conflitos⁶, invariavelmente o Estado agia como “árbitro” a favor dos grandes interesses.

A terceira forma de atuação foi a de financiamento da ocupação latifundiária, favorecendo, entre outras possibilidades, o desconto no imposto de renda dos recursos utilizados na implantação de enormes fazendas destinadas à criação de gado. Hébette e Marin (2004c) mostraram que, em alguns anos (1966–1967), 75% dos recursos dos projetos de particulares aprovados pela Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia (Sudam), destinados à criação de gado, eram providos pelo Estado. Os restantes 25%, supostamente, eram contrapartida dos pleiteantes. Nesses anos analisados, apenas 10% dos projetos foram implantados, tendo gerado a inacreditável taxa de apenas um emprego para cada 788 hectares – daí os autores afirmarem que “a especulação em torno da terra foi incrivelmente estimulada pela política de Incentivos Fiscais, como é unanimemente reconhecido hoje. Os incentivos fiscais também foram negociados” (HÉBETTE; MARIN, 2004c, p. 129).

As justificativas para tal feito foram sustentadas pelos discursos em defesa da geração de emprego e renda. Quanto a isso, a ação do Estado se assentou na manipulação das ideologias do produtivismo e do desenvolvimentismo, em alta durante o governo de Juscelino Kubitschek, representadas, entre outras formas, pelo slogan “Cinquenta anos em cinco”. A ideia da integração nacional também foi acionada, sob a justificativa de que o desenvolvimento de um país

⁶ Em relação a isso, Hébette e Marin (2004c, p. 128) relatam: “Antes da Belém-Brasília, encontrava-se, vez e outra, diante do juiz, um latifundiário em questão com outro latifundiário; hoje se defrontam, no gabinete do Coordenador do Incra, latifundiário e posseiro escaramuçando com textos de lei. Pois o Incra se tornou o elemento de vulgarização, no campo, da ideologia burguesa da propriedade privada [...]”.

tão extenso como o Brasil apenas seria possível se suas regiões estivessem integradas por estradas. A própria mudança da capital do Rio de Janeiro para Brasília marcava esse movimento.

Outro argumento, que remonta à construção da sustentação política da Belém-Brasília, é o de correção de uma assimetria histórica: a de acesso à terra pelos agricultores descapitalizados, em resposta às reivindicações por reforma agrária que já se arrastavam desde algumas décadas anteriores (BEZERRA, 1980; SABOURIN, 2009). Hébette e Marin destacam que:

Na retrospectiva de cem anos que ensaiamos na ocasião de nossos estudos, a manipulação política do conceito de colonização nos tem aparecido como uma constante, inclusive no tocante à atual faixa da rodovia Belém-Brasília. Esta manipulação se manifesta como instrumento ideológico a serviço de interesses não declarados, que não têm nada em comum com os interesses dos colonos, mas são provenientes de meios e ambientes bem distantes da área de colonização. (HÉBETTE; MARIN, 2004b, p. 76).

e que

Em face, entretanto, da dimensão do problema agrário e da crescente consciência da exploração do homem do campo, não era possível eliminá-lo, simplesmente, do cenário político. Encontrou-se novamente, na colonização, uma fórmula de salvação do latifúndio, sob as aparências da redistribuição de terra aos trabalhadores. (HÉBETTE; MARIN, 2004b, p. 83).

Sob o argumento de correção dessa assimetria histórica é que foi forjado o plano da rodovia Belém-Brasília, e ele teria exercido o papel de encobrir um processo de expropriação de terras, já ocupadas, em benefício de um grupo de grandes empreendedores, externos àquela área, que Faoro chamaria de “particulares” ou de patronato político; seriam os “donos do poder”, para não fugir aos seus termos.

A construção da rodovia e a mediação do Estado nesse processo, agora em conjunto com forças que Hébette e Marin (2004c) atribuem constantemente à expansão do capitalismo, ainda exerceriam transformações de outras naturezas. As terras que sofreram influência da Belém-Brasília tinham, até poucos anos antes de sua implantação, quase somente valor de uso; passaram, entretanto, a ser dotadas de valor econômico, de mercado (HÉBETTE; MARIN, 2004c, p. 124). O tipo de consequência que tal transformação implica já é bem conhecido: não apenas as terras, de modo geral, passam a valer mais, mas aquelas mais próximas à rodovia ficaram mais cobiçadas e, conseqüentemente, economicamente

valorizadas. Decorre daí “[...] a necessidade econômica [dos agricultores] de vender e a sedução do que lhe parece um bom preço” (HÉBETTE; MARIN, 2004c, p. 126).

Hébette (2004) apresenta evidências que permitem atribuir características essencialmente capitalistas (ou de expansão do capitalismo) ao processo de transformação da estrutura fundiária da área de influência da rodovia Belém-Brasília. A expropriação do agricultor da terra, num movimento de migração para as cidades⁷ circunvizinhas, foi marcante e confluiu, inclusive, para o surgimento dos municípios de Mãe do Rio e Aurora do Pará.

Segundo Hébette e Marin (2004d), a mobilidade espacial e laboral dos agricultores possibilitou a expansão do capitalismo, ou foi reflexo dela. Em relação a isso, os autores identificaram que, de modo geral, ocorreu um processo de evasão do campo para as cidades, o que exigiu e causou, quase sempre, a mobilidade laboral desse contingente. Expandiu, depois da construção da rodovia, todo um “[...] subsetor não capitalista dentro de um sistema nacional predominantemente capitalista, que representa um aspecto particular da expansão do modo de produção capitalista numa formação social dada [...]” (HÉBETTE; MARIN, 2004d, p. 90), subsetor esse chamado de baixo terciário. A produção de bens dos agricultores familiares que porventura conseguiram permanecer no campo também passou a ter maior vinculação com o capital, mas sob uma forma de subordinação indireta, uma vez que as relações de produção, baseadas na lógica familiar e na reciprocidade, permaneceram (HÉBETTE; MARIN, 2004c, p. 114-115).

Tanto o comércio de terras desencadeado pela especulação imobiliária quanto as mobilidades espacial e laboral parecem não ter sido mediados pela racionalidade impessoal de que trata Max Weber, que, por sua vez, deveria balizar as ações do Estado num sistema capitalista moderno (CAMPANTE, 2003). Tampouco houve condições propícias para a ascensão de uma burguesia capaz de promover a produtividade, a industrialização e a apropriação dos avanços tecnológicos, como destaca este último autor. Pelo contrário, prevaleceram a manipulação de ideologias, a omissão e o custeio de latifúndios

⁷ Hébette e Marin (2004c, p. 132, 2004d, p. 89-106) realizaram um amplo conjunto de estudos, por meio do qual foi possível perceber a evasão de agricultores do campo para as cidades na área de influência da rodovia Belém-Brasília.

improdutivos por parte do Estado, em benefício a particulares. Isso remete novamente a Faoro, que afirma:

Dentre as classes, predomina a lucrativa, especuladora nos seus tentáculos, apta menos a produzir do que a enriquecer, em consórcio indissolúvel ao estamento burocrático, este também especializado em comissões e conselhos, alheio à sociedade, desta tutor, ou, em momentos de normalidade, no exercício de discreta curatela (FAORO, 2001, p. 863).

A sustentação jurídica de todo o processo e das formas de atuação do Estado, como lembram Hébette e Marin, foi forjada segundo os interesses dos poderosos; a legislação que regularia a distribuição de terras devolutas interessava aos latifundiários. Tal sustentação teria sido iniciada com a promulgação da Lei de Terras, em 1850, que oficializou a defesa do caráter privado da terra em detrimento do seu uso e à sua função social. Depois vieram os decretos do Congresso Nacional (OLIVEIRA, 2004), que serviram como instrumento de domínio específico da área de influência da rodovia Belém-Brasília. Para Hébette e Marin (2004a, p. 73), “[...] a marginalização que os afeta [os agricultores familiares] é o anverso das prioridades e dos vários estímulos concedidos nos planos e programas a outros setores”. Assim, “A estrutura fundiária atualmente verificada ao longo da Belém-Brasília é o resultado histórico da participação institucional na ocupação da terra” (HÉBETTE; MARIN, 2004a, p. 51).

GRANDES PROPRIEDADES DE TERRA: ENTRE A RODOVIA BELÉM-BRASÍLIA E OS AGRICULTORES FAMILIARES DE MÃE DO RIO E AURORA DO PARÁ

Os municípios de Mãe do Rio e Aurora do Pará se localizam, respectivamente, a 197 km e a 205 km da capital Belém, no Pará, e estão localizados à beira da Rodovia BR-010, conhecida como Belém-Brasília.

O Município de Mãe do Rio tem uma população rural de 4.852 habitantes, e urbana de 23.052 habitantes, totalizando 27.904 habitantes, segundo Censo de 2010 do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2010a). É estimada uma população de 28.636 para 2013. Tem uma área territorial de 469 km² e, portanto, uma densidade demográfica de 59,43 hab./km² (IBGE, 2010a). Em relação ao Mapa de Pobreza e Desigualdade dos Municípios Brasileiros de

2003, Mãe do Rio tem o índice de 44,19% de incidência da pobreza (IBGE, 2003b).

Segundo o Censo Agropecuário de 2006 (IBGE, 2006a), também elaborado pelo IBGE, as culturas agrícolas temporárias predominantes no município são o arroz, o feijão, a mandioca, a melancia, a fibra de malva e o milho. Entre as culturas permanentes, se destacam as produções de banana, castanha de caju, coco-da-baía, laranja, maracujá e pimenta-do-reino. Nas atividades de manejo florestal extrativista, se destacam a produção de açaí e a extração de madeira. Na atividade pecuária foi estimada a criação de 61.588 bovinos (IBGE, 2006a).

O Município de Aurora do Pará tem uma população rural de 18.738 habitantes, e urbana de 8.168 habitantes, totalizando 26.906 habitantes, segundo Censo de 2010 do IBGE. É estimada uma população de 28.441 para 2013. Tem uma área territorial de 1.811 km² e, portanto, uma densidade demográfica de 14,65 hab./km² (IBGE, 2010b). Em relação ao Mapa de Pobreza e Desigualdade dos Municípios Brasileiros de 2003, Aurora do Pará tem o índice de 44,49% de incidência da pobreza (IBGE, 2003a).

Segundo o Censo Agropecuário de 2006, também elaborado pelo IBGE, as culturas agrícolas temporárias predominantes no município são o arroz, o feijão, a mandioca e o milho. Entre as culturas permanentes, se destacam as produções de banana, castanha de caju, coco-da-baía, laranja, mamão, maracujá e pimenta-do-reino. Nas atividades de manejo florestal extrativista, se destacam a produção de açaí e a extração de madeira. Na atividade pecuária, foi estimada a criação de 86.450 bovinos (IBGE, 2006b).

Além das características do processo de ocupação da área onde hoje estão localizados os municípios de Mãe do Rio e Aurora do Pará, marcadas pela implantação da rodovia Belém-Brasília, a estrutura agrária atual desses municípios pode ser vista em imagens de satélite. Como pode ser percebido nas Figuras 2 e 3, atualmente, as margens da rodovia, que compreende uma largura aqui estimada em 12 km, são ocupadas por propriedades com no mínimo 100 hectares, em grande parte vinculadas à produção pecuária extensiva, quando não ociosas. Ultrapassadas as margens, as propriedades parecem se fragmentar, de modo que, in loco, é possível, então, encontrar os lotes de agricultores familiares.

Essas informações podem ser reforçadas pelos dois mapas (Figuras 4 e 5) que indicam a localização de lotes de agricultores familiares participantes de projetos de desenvolvimento⁸ naquela área. Em geral, a proximidade ao asfalto constitui um importante critério de escolha de agricultores por parte das instituições executoras de projetos de desenvolvimento, pela facilidade de acesso, o que sugere que os pontos indicados nos mapas representem a distância mínima entre os pequenos lotes e o asfalto. Pôde-se perceber que a distância do asfalto não ocorre apenas entre agricultores familiares e a Belém-Brasília, mas entre estes e qualquer outra rodovia asfaltada das proximidades e, conseqüentemente, os serviços que representam.



Figura 2. Imagem de satélite obtida com auxílio do programa Google Earth em 30/1/2013. O Município de Mãe do Rio, PA e a rodovia Belém-Brasília estão à esquerda, com destaque para a ocupação de áreas de no mínimo 100 hectares que ocupam os primeiros 12 quilômetros a partir da margem da rodovia.

Fonte: adaptado de Google (2012).

⁸ Projetos Floresta e Agricultura na Amazônia (Floagri, desenvolvido pelo Cirad e pela Embrapa Amazônia Oriental, entre outras organizações) e Rede de Referência para Apoiar a Piscicultura no Nordeste Paraense (Projeto Ver-o-Peixe, desenvolvido pela Embrapa Amazônia Oriental).



Figura 3. Imagem de satélite obtida com auxílio do programa Google Earth em 30/1/2013. A área urbana do Município de Aurora do Pará, PA e a rodovia Belém-Brasília estão à esquerda, com destaque para a ocupação de áreas de no mínimo 100 hectares que ocupam os primeiros 12 quilômetros a partir da margem da rodovia.

Fonte: adaptado de Google (2012).

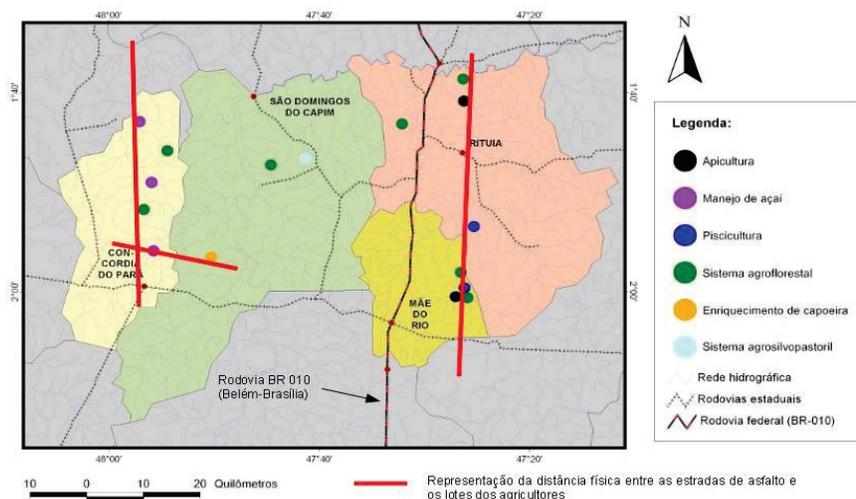


Figura 4. Mapa com a distribuição espacial de agricultores familiares participantes do projeto Floagri (Floresta e Agricultura na Amazônia) nos municípios paraenses de Concórdia do Pará, São Domingos do Capim, Mãe do Rio e Irituia em 2008.

Obs.: as linhas em vermelho vivo foram traçadas posteriormente para representar a distância física entre as estradas de asfalto e os lotes dos agricultores. Detalhe para a rodovia Belém-Brasília à direita.

Nota: elaborado pelo Laboratório de Sensoriamento Remoto da Embrapa Amazônia Oriental para este trabalho.

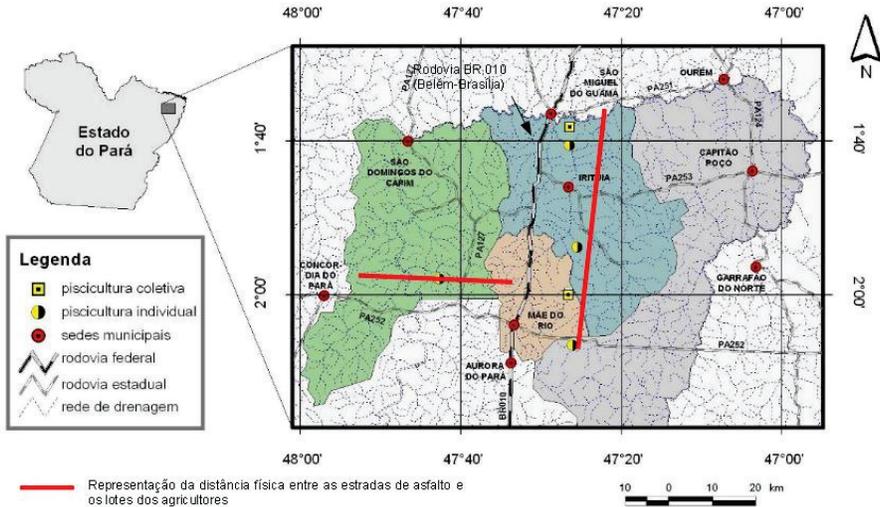


Figura 5. Mapa com a distribuição espacial de agricultores familiares participantes do projeto Ver-o-Peixe, em 2009, nos municípios paraenses de São Domingos do Capim, Mãe do Rio e Irituia. Obs.: as linhas em vermelho vivo foram traçadas posteriormente para representar a distância física entre as estradas de asfalto e os lotes dos agricultores. Detalhe para a rodovia Belém-Brasília ao centro.

Nota: elaborado pelo Laboratório de Sensoriamento Remoto da Embrapa Amazônia Oriental para este trabalho.

As consequências desse distanciamento estão relacionadas às dificuldades de acesso às sedes municipais circunvizinhas, ao sistema de transporte que leva à capital, ao escoamento de produtos e ao abastecimento dos estabelecimentos por produtos básicos e insumos agrícolas. Como mencionado anteriormente, a principal atividade produtiva dos agricultores familiares nesses municípios é a farinha de mandioca, e, embora parte significativa dela seja consumida in situ, sua parte excedente é comercializada, e depende de transporte por estradas e rodovias. A despeito dessa dependência, na época de concentração das chuvas, de janeiro a maio, o acesso a algumas localidades chega a ficar inviável por muitos dias, em decorrência de alagamentos temporários ou da precariedade das estradas de terra e pontes. Em um passado bastante recente, a falta de acesso à rede de energia elétrica contribuía também para o fator de isolamento dessas áreas.

A mesma condição não é enfrentada, porém, pelos ocupantes dos grandes lotes localizados às margens da rodovia, que dispõem de condições privilegiadas de escoamento da produção e de abastecimento da propriedade.

Destaca-se, ainda, que a densidade dos residentes nessa faixa de terra é menor que a observada nas áreas mais afastadas. De outro modo, foi possível observar que as pessoas circulantes nas estradas de terra (por exemplo, nos períodos do início da manhã e do final da tarde), em geral, eram pertencentes às famílias de agricultores, residentes nas áreas afastadas da rodovia; transitavam a pé, de bicicleta, de moto ou em ônibus escolares.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao recorrer-se à análise do processo histórico social, relativo à área recortada para análise, é possível identificar muitas das características marcadamente patrimonialistas, exploradas por Raymundo Faoro, entre outros autores. A terra, como produto do capitalismo, como figura de caráter privado, passível de especulação financeira, parece ter disparado o processo que gerou a desigualdade de acesso à rodovia Belém-Brasília e aos serviços, e que hoje vigora nos municípios de Mãe do Rio e Aurora do Pará.

As alterações ocorridas em áreas de influência da rodovia estão relacionadas, segundo a literatura e relatos locais, à chegada de grandes pecuaristas e à concentração fundiária, consequência dessa atividade agrícola, por sua vez favorecida e estimulada com a construção da rodovia.

As ideologias de desenvolvimentismo, de integração nacional e de reforma fundiária, entre outras, pregadas antes e durante o processo de construção da rodovia, legitimaram um modo de dominação particular: a imputação de vontades em outrem. Além dessas características, a confusão entre público e privado parece ter sido uma constante, remetendo ao estamento burocrático.

Segundo os dados apresentados por Hébette e Marin, o Estado teria funcionado como uma “espécie de comitê executivo” de um grupo de poderosos. Em outras palavras, o uso do Estado em benefício de objetivos particulares, a confusão entre os campos público e privado, o particularismo, o poder pessoal e o favoritismo, em detrimento da autonomia local, dos direitos individuais e de condições igualitárias de acesso à terra, aos benefícios da rodovia e a serviços, foram fatores que marcaram, de modo geral, o processo de implantação da rodovia Belém-Brasília.

Embora Hébette e Marin agreguem características essencialmente capitalistas ao processo de ocupação da área, a copresença de um patronato político privilegiado, sempre dependente do Estado e impondo limites à completude da ideologia econômica, apelando, sempre que necessário, às formas de repressão e coação, remonta ao capitalismo politicamente orientado de Faoro. Entretanto, uma análise mais aprofundada seria necessária para entender melhor as fronteiras, nesse caso, entre a expansão de um capitalismo global iniciado na Europa e um capitalismo politicamente orientado decorrente de um sistema patrimonialista transplantado de Portugal. A origem heterogênea dos “latifundiários” (sugerindo uma classe econômica) e as mobilidades espacial e laboral dos agricultores familiares poderiam suscitar esse aprofundamento.

É mister reconhecer, como dizem Hébette e Marin (2004a, p. 51), que “A estrutura fundiária atualmente verificada ao longo da Belém-Brasília é o resultado histórico da participação institucional na ocupação da terra”.

REFERÊNCIAS

- ADAMS, C.; MURRIETA, R.; NEVES, W. (Ed.). **Sociedades caboclas amazônicas: modernidade e invisibilidade**. São Paulo: Annablume, 2006. 362 p.
- BERNARDES, D. G.; RIBEIRO, A. G. Geótica: método de leitura signica de paisagens. In: SIMPÓSIO NACIONAL SOBRE GEOGRAFIA, PERCEPÇÃO E COGNIÇÃO DO MEIO AMBIENTE, 1., 2005, Londrina. **Anais...** Londrina: Ed. da Universidade Estadual de Londrina, 2005. Disponível em: <http://geografiahumanista.files.wordpress.com/2009/11/daniel_bernardes.pdf>. Acesso em: 10 out. 2013.
- BEZERRA, G. **Memórias**: primeira parte: 1900 – 1945. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1980. 345 p.
- CAMPANTE, R. G. O patrimonialismo em Faoro e Weber e a sociologia brasileira. **Revista de Ciências Sociais**, Rio de Janeiro, v. 46, n. 1, p. 153-193, 2003.
- FAORO, R. **Os donos do poder**: formação do patronato político brasileiro. 3. ed. rev. Porto Alegre: Globo, 2001. 913 p.
- GOOGLE. **Google Earth**. 2012. Disponível em: <<http://www.google.com.br/intl/pt-PT/earth/>>. Acesso em: 30 jan. 2013.
- GUIA Geográfico: mapas do Brasil: mapa do Pará. 2012. Disponível em: <<http://www.mapas-brasil.com/para.htm>>. Acesso em: 12 out. 2013.

HÉBETTE, J. A velha questão da terra na Amazônia: a estrutura fundiária amazônica da colônia até hoje. In: HÉBETTE, J. (Org.). **Cruzando a fronteira**: 30 anos de estudo do campesinato na Amazônia. Belém: Ed. da UFPA, 2004. v. 2, p. 33-41.

HÉBETTE, J.; MARIN, R. E. A. Colonização e fronteira: articulação no nível econômico e no nível ideológico. In: HÉBETTE, J. (Org.). **Cruzando a fronteira**: 30 anos de estudo do campesinato na Amazônia. Belém: Ed. da UFPA, 2004b. v. 1, p. 75-88.

HÉBETTE, J.; MARIN, R. E. A. Colonização espontânea, política agrária e grupos sociais: reflexões sobre a colonização em torno da rodovia Belém-Brasília. In: HÉBETTE, J. (Org.). **Cruzando a fronteira**: 30 anos de estudo do campesinato na Amazônia. Belém: Ed. da UFPA, 2004a. v. 1, p. 41-73.

HÉBETTE, J.; MARIN, R. E. A. Mobilidade do trabalho e fronteira amazônica: a Belém-Brasília. In: HÉBETTE, J. (Org.). **Cruzando a fronteira**: 30 anos de estudo do campesinato na Amazônia. Belém: Ed. da UFPA, 2004c. v. 1, p. 107-152.

HÉBETTE, J.; MARIN, R. E. A. O impacto da Belém-Brasília e o desenvolvimento do baixo terciário nas zonas urbanas da rodovia. In: HÉBETTE, J. (Org.). **Cruzando a fronteira**: 30 anos de estudo do campesinato na Amazônia. Belém: Ed. da UFPA, 2004d. v. 1, p. 89-106.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Pará**: Aurora do Pará: Censo Agropecuário 2006. [Rio de Janeiro], 2006b. Disponível em: <<http://cidades.ibge.gov.br/xtras/temas.php?lang=&codmun=150095&idtema=3&search=para|aurora-do-para|censo-agropecuario-2006>>. Acesso em: 12 out. 2013.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Pará**: Mãe do Rio: Censo Agropecuário 2006. [Rio de Janeiro], 2006a. Disponível em: <<http://cidades.ibge.gov.br/xtras/temas.php?lang=&codmun=150405&idtema=3&search=para|mae-do-rio|censo-agropecuario-2006>>. Acesso em: 12 out. 2013.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Pará**: Aurora do Pará: Censo Demográfico 2010. [Rio de Janeiro], 2010b. Disponível em: <<http://cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?lang=&codmun=150095&search=para|aurora-do-para>>. Acesso em: 12 out. 2013.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Pará**: Mãe do Rio: Censo Demográfico 2010. [Rio de Janeiro], 2010a. Disponível em: <<http://cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?lang=&codmun=150405&search=para|mae-do-rio>>. Acesso em: 12 out. 2013.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Pará**: Aurora do Pará: mapa de pobreza e desigualdade: municípios brasileiros: 2003. [Rio de Janeiro], 2003a. Disponível em: <<http://cidades.ibge.gov.br/xtras/temas.php?lang=&codmun=150095&idtema=19&search=para|aurora-do-para|mapa-de-pobreza-e-desigualdade-municipios-brasileiros-2003>>. Acesso em: 10 out. 2013.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Pará**: Mãe do Rio: mapa de pobreza e desigualdade: municípios brasileiros: 2003. [Rio de Janeiro], 2003b. Disponível em: <<http://cidades.ibge.gov.br/xtras/temas.php?lang=&codmun=150405&idtema=19&search=para|mae-do-rio|mapa-de-pobreza-e-desigualdade-municipios-brasileiros-2003>>. Acesso em: 10 out. 2013.

MARTINS, J. de S. **O poder do atraso**: ensaios de sociologia da história lenta. São Paulo: Hucitec, 1994. 174 p.

OLIVEIRA, A. U. de. O campo brasileiro no final dos anos 80. In: STÉDILE, J. P. (Coord.). **A questão agrária na década de 90**. 4. ed. Porto Alegre: Ed. da UFRGS, 2004. p. 45-67.

PACHECO, R. A. **Rodovia da unidade nacional**: o processo de urbanização no entorno da rodovia Belém-Brasília. 2009. 85 f. Trabalho Final (Graduação) – Instituto de Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia.

RAIOL, E. C. T. **Intervenção de desenvolvimento na agricultura familiar**: um estudo de caso da articulação entre estrutura e ação nas práticas do Proambiente no Pólo do Rio Capim. 2007. 140 f. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Pará, Belém, PA.

REZENDE, M. J. de. O capitalismo brasileiro e as modernizações desvinculadas da modernidade. **Ensaio FEE**, Porto Alegre, v. 27, n. 1, p. 207-232, 2006.

SABOURIN, E. **Camponeses do Brasil**: entre a troca mercantil e a reciprocidade. Rio de Janeiro: Garamond, 2009. 328 p.

Trabalho recebido em 6 de fevereiro de 2013 e aceito em 22 de outubro de 2013.