

A questão territorial indígena ao longo da BR- 163, suas implicações jurídico-normativas e os conflitos que decorrem da renovação das materialidades no território: a questão do asfaltamento

Mariana Traldi

✉ maritraldi@yahoo.com.br

IG/UNICAMP

Palavras-chave: uso do território, território indígena

Este trabalho objetiva compreender em que medida os grupos indígenas brasileiros situados ao longo da rodovia Cuiabá-Santarém (BR-163), se relacionam com a construção e, mais recentemente, com o asfaltamento da mesma. Estas implicações compreendem os nexos legais entre as distintas instâncias governamentais atuantes na “área de influência” da BR 163, em trecho que abrange os estados do Mato Grosso e Pará.

A problemática territorial indígena no Brasil não é novidade na história brasileira. Surge com a ocupação do território e mantém até hoje. O discurso historicamente usado do vazio demográfico, em verdade, foi uma ideologia de uso hegemônico do território, uma vez que o país sempre foi ocupado por diferentes nações indígenas, com língua, comportamento e cultura diversas.

Historicamente os índios vêm sendo espoliados de suas terras e por isso estão perdendo seu *status* de coletividade, já que a relação do índio com a terra explica toda a sua existência e cultura (FARIA, 2003). Embora a questão indígena, no que tange à posse da terra, sempre tenha estado presente no ordenamento jurídico brasileiro, inclusive no período colonial (RICARDO, 1999), onde as sesmarias eram sempre concedidas ressalvado o

direito de terceiro, por terceiro entenda-se os índios, como explica Marés (1999), e posteriormente na Constituição de 1934, que assegurava formalmente a posse inalienável e a manutenção das terras indígenas, o direito à terra dos grupos indígenas, na prática, não foi respeitado pelo Estado brasileiro. Isso fica evidente a partir de 1943, quando se iniciou um plano estatal de interiorização, a “Marcha para o Oeste”, com o objetivo de povoar o que hoje conhecemos como regiões Centro-Oeste e Norte do Brasil, consoante a ideologia do “vazio demográfico”. Tala vazio nunca existiu, sendo que o Estado já tinha certo conhecimento acerca das inúmeras aldeias indígenas, conforme verificado entre os anos 1907 e 1915 quando a Comissão Rondon, chefiada pelo Marechal Cândido Rondon, responsável por instalar linhas telegráficas do sul ao norte do país, alcançou a região amazônica explorando-a (VILLAS BOAS, 2006). Inclusive, após Rondon viajar pelo interior do país foi criado o SPI, Serviço de Proteção aos Índios, em 1910, cuja política era a da proteção tutelar dos índios, até que estes estivessem aptos à “integração”.

Com a marcha para o oeste o governo brasileiro da época não reconheceu a posse legítima das terras dos povos indígenas e contribuiu diretamente para a expropriação destas, incentivando a ocupação das regiões Centro-Oeste e Norte, usando estas duas regiões como válvula de escape de problemas agrários e sociais existentes em outras regiões brasileiras. Tais processos de ocupação e consequente expropriação se fortaleceram nas décadas de 60 e 70.

No contexto militar, com a ampliação da malha rodoviária nacional interligando o espaço de Norte a Sul e suas respectivas regiões, foi criada e construída a BR-163, Cuiabá-Santarém (a construção da rodovia foi iniciada ainda no período da ditadura militar, 1973, sob as ordens do PIN, Plano de Integração Nacional), que se estende por 1780 km, ligando a capital do estado de Mato Grosso, Cuiabá, à cidade de Santarém no estado do Pará. Hoje, esta rodovia é um importante eixo em cuja “área de influência” (denominação apresentada no Plano Amazônia Sustentável) encontram-se muitas terras indígenas.

É a partir da norma, ou seja, utilizando-se de toda a Legislação Federal vigente, que normatiza a demarcação e a gestão dos territórios indígenas no Brasil, e ainda do Plano Amazônia Sustentável, bem como da proposta de asfaltamento da rodovia

apresentada pelo atual governo, que este trabalho tem como objetivo compreender a contraditória postura do Estado, enquanto principal responsável pela proteção e preservação dos grupos indígenas e de seu legado cultural; e enquanto gestor do território nacional, agora responsável pelo planejamento do sistema de mobilidade, garantindo assim maior fluidez ao território.

Como aprofundamento de nossa problemática, buscamos compreender em que medida os grupos indígenas se relacionam com a construção e, mais recentemente, com o asfaltamento da rodovia (trecho não asfaltado, que vai atualmente das proximidades do município de Guarantã do Norte no Mato Grosso até as proximidades do município de Belterra, a apenas alguns quilômetros de Santarém no Pará). Os conflitos que decorrem da renovação das materialidades no território – com o asfaltamento de uma rodovia – são objeto de análise desta pesquisa.

Tendo em vista que, a pesquisa encontra-se em andamento podemos citar os primeiros resultados, entre elas podemos citar o fato de que a rodovia em si não corta nenhum território indígena, entretanto, encontram-se na área de influência, determinada pelo Plano de Desenvolvimento Regional Sustentável para a Área de Influência do Rodovia BR-163 Cuiabá-Santarém, um total de 33 terras indígenas. Outro ponto interessante que vem a tona é que embora o Parque Indígena do Xingu esteja muito mais próximo da rodovia que terras como o Parque do Tumucumaque, que localiza-se na fronteira com o Suriname, este não foi incluído na área de influência pelo Plano.

Ressalte-se aqui que a motivação do asfaltamento da rodovia se confirma como sendo uma forma de dar mais fluidez ao território com finalidade de atender a interesses específicos de determinados agentes, como os grandes produtores de soja, mas além deles empresas como a Cargil, que detém concessão no porto de Santarém e planeja uma nova logística para escoamento da produção de soja do Centro-Oeste brasileiro, diminuindo custos e ainda aos grandes empresários que planejam escoar produtos da Zona franca de Manaus para o Sudeste brasileiro, também com finalidade de diminuir custos, através da rodovia. O próprio plano desenvolvido pelo atual governo afirma tais prerrogativas. A pesquisa busca entender agora o outro lado da relação, como os indígenas se posicionam e

como resistem a imposição do asfaltamento da rodovia.

Referências

ANDRADE, Manuel C. de. **Territorialidades, desterritorialidades, novas territorialidade: os limites do poder nacional e do poder local.** In: SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L.; SOUZA, M. A. de (Org.). **Território: globalização e fragmentação.** São Paulo: HUCITEC, 1996.

BECKER, Bertha K. . **Amazônia.** Rio de Janeiro: Ática, 1990.

_____. **Amazônia: geopolítica na virada do III milênio.** Rio de Janeiro: Garamond, 2004.

CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL. Promulgada em 05.10.1988. Organizador: Yussef Said Cahali. 5. ed. rev., atual. e ampl. São Paulo: RT, 2003.

FARIA, Ivani Ferreira de. **Território e Territorialidades Indígenas no Alto Rio Negro.** Manaus: Editora da Universidade Federal do Amazonas, 2003.

Fundação Nacional do Índio. <http://www.funai.gov.br> Acesso em: 31 de março 2010.

IANNI, Otávio. **Colonização e contra-reforma agrária na Amazônia.** Petrópolis: Vozes, 1979.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. <http://www.ibge.gov.br> Acesso em: 5 de abril 2010.

MARÉS, Carlos F. **Da tirania a tolerância: o direito e os índios.** In: NOVAES, Adauto (Org.). *A outra margem do ocidente.* São Paulo: Companhia das Letras, 1999.

Plano Amazônia Sustentável.. Ministério da Integração Nacional e Ministério do Meio Ambiente. 2004. Disponível em: <www.mma.gov.br>. Acesso em: 19 ago. 2010.

Plano de Desenvolvimento Regional Sustentável para Área de Influência da Rodovia BR-163 Cuiabá-Santarém. Grupo de Trabalho Interministerial e Casa Civil da Presidência da República. 2006. Disponível em: <<http://www.integracao.gov.br/desenvolvimentoregional/br163/>>. Acesso em: 01 set. 2010.

RICARDO, Beto; RICARDO, Fany. (editores gerais). **Povos Indígenas no Brasil: 2001-2005.** São Paulo: Instituto Socioambiental, 2006.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. São Paulo: Edusp, 2008. (p. 141-155)

_____. **O retorno do território**. In: SANTOS, Milton. *Da totalidade ao lugar*. São Paulo: Edusp, 2008.

VILLAS BÔAS, Orlando. **Orlando Villas Bôas: história e causos**. São Paulo: FTD, 2006.