

Agricultura de beira de estrada ou agropecuária marginal ou, ainda, o campesinato espremido¹

Marco Antonio Mitidiero Junior

Doutor em Geografia Humana pela Universidade de São Paulo
Professor do Departamento de Geociências da Universidade Federal da Paraíba (UFPB)
Coordenador do Programa de Pós-graduação em Geografia da UFPB
e-mail: mitidierousp@yahoo.com.br

Resumo

O presente texto objetiva compreender um fenômeno possivelmente ainda não estudado no âmbito da ciência geográfica e das ciências humanas em geral, que é o estudo de práticas agrícolas, pecuárias e extrativistas que ocorrem nas faixas de terras pertencentes à União, as quais separam as rodovias e estradas federais ou estaduais das propriedades privadas rurais ou urbanas. Estas faixas, denominadas popularmente de “*beira de estrada*” ou institucionalmente como “*faixa de domínio*” de terras públicas, abrigam plantios de variadas culturas e a utilização da área para pastoreio do gado e coleta de capim. Na BR 235, que liga Aracaju ao interior do estado de Sergipe, localizou-se o recorte espacial da pesquisa, uma vez que apresenta, em muitos pontos do seu traçado, a prática dessas atividades por uma população pobre e sem terra residente nos municípios, povoados e áreas rurais próximos à rodovia. A questão central levantada nessa pesquisa é que essa atividade constitui-se em uma prática por necessidade, isto quer dizer que: planta-se, colhe-se, cria-se e coleta-se nas faixas de domínio público das rodovias, para alimentar, ao menos parcialmente, as famílias que se arriscam sazonalmente nessas explorações.

Palavras-chave: faixa de domínio, beira de estrada, agropecuária marginal, camponeses, questão agrária.

Resumen

Agricultura en las porciones de tierra o agropecuaria marginal, o, incluso, el campesinato exprimido

Este texto tiene por objetivo comprender un fenómeno, posiblemente no estudiado por la Geografía y las Ciencias Humanas, siendo este el estudio de prácticas agrícolas, pecuarias y extractivas que suceden en las porciones de tierras del Estado, que separan las autovías y autopistas estatales de las propiedades privadas rurales o urbanas. Estas porciones, conocidas popularmente como “borde de circulación” o institucionalmente como “borde de dominio” de tierras públicas, abrigan plantaciones de varios cultivos, pastoreo de ganado y recolecta de hierba. En la carretera nacional BR 235 que une Aracaju al interior del estado de Sergipe se localiza el recorte espacial de nuestra investigación ya que presenta en muchos puntos de su trazado la práctica de estas actividades por familias pobres y sin tierras residentes en los municipios y pueblos próximos a la carretera. La cuestión central de esta investigación es que tal actividad se constituye en una práctica común en función de la necesidad de estas familias, esto quiere decir que: se planta, se recoge, se cría y recolecta en las porciones de dominio público de las carreteras, para alimentar, al menos

¹ O presente texto é resultado inicial do projeto de integração acadêmica entre a Universidade Federal de Sergipe, a Universidade Federal da Paraíba, e Universidade Federal de Uberlândia, financiado pelo Edital CAPES\PROMOB\FAPITEC\2012, sob o título “Estado, Questão Agrária e Conflitos Territoriais: um estudo comparativo entre Sergipe, Paraíba e Minas Gerais”.

parcialmente, a las familias que se arriesgan estacionalmente en este tipo de explotación agropecuaria.

Palabras-clave: porciones de dominio, borde de circulación, agropecuaria marginal, campesinos, cuestión agraria.

Abstract

Marginal agricultural or squeezed peasantry

This paper aims to study agricultural and extractives practices on the roadsides. This is a topic that has rarely study in Geography and the Human Sciences. These roadsides belong to Brazilian Government. The roadside separates the private property from public roads. These roadsides are usually used to plant, to herd cattle and to collect grass. On the road 235, which connects Aracajú with the state of Sergipe, poor peasant and landless rural workers practice this kind of agriculture. The main question in this study is that this activity is a need. We mean that these families cultivate the land in public roadsides to feed themselves and seasonally they venture these lives in this activity.

Keywords: roadside, marginal agriculture, peasant, agrarian question.

Introdução

“Perdão se quando quero contar minha vida é
terra o que conto.
Esta é a terra.
Cresce em teu sangue e cresces.
Se se apaga em teu sangue te apagas”
Pablo Neruda

As questões que envolvem a produção agropecuária brasileira são muito variadas, abrangendo desde a necessidade de créditos para os investimentos produtivos àqueles que possuem terras até a carência de terras por parte significativa dos camponeses desse país². O título de celeiro da América Latina ou de celeiro mundial atribuído ao Brasil contrasta com a imensidão de terras improdutivas que grafa a paisagem rural em todas as suas regiões. Contudo, a produção agropecuária alcançou participação preponderante tanto nos graus e recordes de produção por área como na sua participação no mercado mundial de alimentos. A agropecuária, ou o já popular “agronegócio”, aparece como a “menina dos olhos” da economia e do Estado nacional.

É frequente a mídia veicular a informação de que a balança comercial brasileira chega a ter superávit justamente devido à potência produtiva do agronegócio, como também é frequente, embora em menos quantidade, a mesma mídia divulgar os efeitos perversos dessa forma de organização da produção no campo. Sobretudo, temos informações a respeito da devastação ambiental tributada ao agronegócio, porém os seguintes impactos negativos aparecem, ainda, com menos intensidade nos noticiários: a hiper-exploração dos trabalhadores e demais desrespeitos à legislação trabalhista, os conflitos por terra, as expulsões de camponeses, a violência no campo e, principalmente, a absurda concentração

² O Movimento dos Trabalhadores Rurais Sem Terra (MST) defende que existem hoje aproximadamente 4 milhões de famílias sem terra no Brasil, totalizando mais de 10 milhões de pessoas. Como não há um dado oficial a respeito, considerarei o dado apresentado pelo MST uma vez que esse movimento social esta espacializado por quase todo território nacional, por isso penso ser uma fonte de dados e um interlocutor gabaritado no levantamento de informações sobre as questões que envolvem o campo.

fundiária, deixando à míngua muitas famílias camponesas que anseiam por terra para trabalhar. Assim, os problemas que caracterizam o espaço rural são variados, entretanto são faces de uma mesma moeda, são concreções de um mesmo fenômeno.

Diante dessas contradições que marcam o campo brasileiro, o presente texto objetiva compreender um fenômeno possivelmente ainda não estudado no âmbito da ciência geográfica e das ciências humanas em geral, que é o estudo de práticas agrícolas, pecuárias e extrativistas que ocorrem nas faixas de terras pertencentes à União, as quais separam as rodovias e estradas federais ou estaduais das propriedades privadas rurais ou urbanas. Estas faixas, denominadas popularmente de “*beira de estrada*” ou institucionalmente como “*faixa de domínio*” de terras públicas, abrigam plantios de variadas culturas e a utilização da área para pastoreio do gado e coleta/extração de capim. Tal prática esta presente em inúmeras rodovias federais brasileiras, muito particularmente no Nordeste, em especial nas rodovias BR 235 em Sergipe, BR-230 na Paraíba e BR-232 em Pernambuco, que ligam as capitais destes estados do litoral ao interior. Na BR 235, que liga Aracaju ao interior do estado de Sergipe, localiza-se o recorte espacial dessa pesquisa, uma vez que apresenta, em muitos pontos do seu traçado, a prática dessas atividades por uma população pobre e sem terra residente nos municípios, povoados ou áreas rurais próximos à rodovia. A questão central levantada nesse estudo é que essa atividade constitui-se em uma prática por necessidade, isto quer dizer que planta-se, colhe-se, cria-se e coleta-se nas faixas de domínio público das rodovias para alimentar ou gerar renda, ao menos parcialmente, as famílias que se arriscam sazonalmente nessas explorações.

Após pré-pesquisa realizada acerca do tema proposto para investigação, parece ser comprovada uma das suas hipóteses iniciais, que é: a possível originalidade desse recorte de pesquisa. Em outras palavras, não foi encontrado nenhuma referência de estudo desse tema nas Universidades e instituições consultadas³.

Embora não ter encontrado nenhum estudo a respeito das práticas agropecuárias nas “beiras das estradas” brasileiras, muitos outros estudos contribuíram para a análise desse fato sócio-econômico-territorial. As ciências humanas, com destaque a Geografia, vêm produzindo conhecimento a respeito da espacialidade da produção agropecuária e da questão agrária que envolve a estrutura fundiária e as relações sociais de produção no rural; muitos textos derivados dessa tradição de pesquisa ajudaram as reflexões propostas nesse artigo. Somado a outros temas que deveriam aparecer como estado da arte não só das ciências que se dispõem a entender os acontecimentos no campo, como também da conjuntura política, econômica e social desse país. Temas como reforma agrária, soberania alimentar, agricultura urbana e agronegócio possibilitaram balizar a discussão e análise de um tipo de exploração **agropecuária marginal** realizada a revelia das políticas públicas para o setor. Vale repetir que a questão central dessa atividade constitui-se em uma prática por necessidade, ou seja: planta-se, colhe-se, cria-se e coleta-se nas faixas de domínio público das rodovias, para alimentar, ao menos parcialmente, as famílias sem terra. Mesmo que parte da produção possa ser destinada a comercialização, a motivação principal é a produção para consumo próprio, o que lhes pode garantir sua reprodução social enquanto produtores rurais marginais.

Os objetivos propostos para pesquisa compreenderam:

- a) a tentativa de elucidação das diferentes dimensões que envolvem a agropecuária de beira de estrada: Quem são os sujeitos que cultivam ou produzem nas faixas de domínio das rodovias? Quais são os produtos cultivados? Em que período do ano ocorre os cultivos e explorações? Qual é a

³ Foram consultados os bancos de dissertações e teses das seguintes universidades: Universidade Federal de Sergipe, Universidade Federal de Pernambuco, Universidade Federal da Paraíba, Universidade Federal do Mato Grosso, Universidade Federal do Mato Grosso do Sul, Universidade de São Paulo, Universidade Federal de Minas Gerais. Foi consultado ainda, o acervo da Associação Brasileira de Reforma Agrária e do Núcleo de Estudos Agrários e Desenvolvimento Rural. Também foram consultados, pessoalmente ou por e-mail, alguns geógrafos com longa experiência acadêmica na área de Geografia Agrária; em nenhuma das estratégias de busca por informações e estudos foi encontrada alguma referência sobre o tema.

destinação da produção? Existe algum tipo de organização dos produtores? Quais são as leis que regem e quais são os órgãos responsáveis por essas faixas de terra? Existem conflitos referentes à utilização das faixas de terra nas rodovias e estradas?

- b) produzir conhecimento sobre as atividades agrícolas, pecuárias e extrativistas nas faixas de terra pública das rodovias, auxiliando no debate sobre reforma agrária e soberania alimentar no Brasil
- c) etnografar por meio de relatos orais de cultivadores e criadores as práticas agropecuárias na BR 235-SE;
- d) discutir uma atividade cada vez mais em voga nas sociedades urbanas: a chamada “agricultura urbana”;
- e) a partir dessas indagações, o objetivou-se propor uma leitura geográfica original para o tema.

Este rol de indagações a respeito de uma prática produtiva que se pressupõe marginal e que se apresenta, ao menos aos olhos desse pesquisador, como evidência da tragédia social delegada à população sem terra e como um clamor à reforma agrária, balizou as reflexões expressas neste texto. Produzir a margem da estrada evidenciou uma faceta concreta da questão agrária brasileira que é a concentração fundiária, a qual deixa **a margem** uma população ansiosa por terra e trabalho. O domínio do capital representado pelo latifúndio improdutivo ou pela grande fazenda do agronegócio exportador produziu feições geográficas no território que também podem ser exemplificadas pelas ações políticas dos movimentos sociais (ocupações/acampamentos, marchas e romarias), bem como por uma população pobre que produz a beira das rodovias. Essa produção de beira de estrada é uma forma de ser e estar no território, de reproduzir-se socialmente a partir daquilo que faz parte da sua tradição, que é produzir alimento, culminando em uma forma de resistência a expropriação e uma estratégia de sobrevivência, mesmo se esses sujeitos não estejam organizados em movimentos sociais.

Breve análise da estrutura fundiária brasileira

Uma expressão que é muito corriqueira no linguajar popular é a seguinte: “muitos com pouco e poucos com muito”. Ela serve, sobremaneira, para evidenciar a extrema concentração de renda e poder econômico, como também a não menos significativa concentração de terras nesse país. Alguns dados são importantes para a análise do tema de pesquisa proposto⁴.

Tabela 1 – Estrutura Fundiária Brasileira – 2003

Grupos de área total (ha)	Imóveis	% de imóveis	Área Total (ha)	% de área	Área média (ha)
Menos de 10	1.338.711	31,6%	7.616.113	1,8%	5,7
De 10 a 25	1.102.999	26,0%	18.985.869	4,5%	17,2
De 25 a 50	684.237	16,1%	24.141.638	5,7%	35,3
De 50 a 100	485.482	11,5%	33.630.240	8,0%	69,3
De 100 a 200	284.536	6,7%	38.574.392	9,1%	135,6
De 200 a 500	198.141	4,7%	61.742.808	14,7%	311,6
De 500 a 1000	75.158	1,8%	52.191.003	12,4%	694,4
De 1000 a 2000	36.859	0,9%	50.932.790	12,1%	1381,8
De 2000 a 5000	25.417	0,6%	76.466.668	18,2%	3.008,5
5000 e Mais	6.847	0,1%	56.164.841	13,5%	8.202,8
Total	4.238.421	100%	420.345.382	100%	

Fonte: INCRA - situação em agosto de 2003 in II PNRA, Brasília, 2003. Adaptado de Oliveira (2003)

⁴ Optou-se por usar os dados do INCRA 2003 em detrimento de dados mais atualizados do Censo Agropecuário do IBGE 2006 devido a esse último não fornecer os dados de propriedades rurais com extensão acima de 2.500 ha, o que, evidentemente, impossibilita realizar análise mais acurada sobre a grande propriedade rural no Brasil.

Tabela 2 – Síntese da Estrutura Fundiária – 2003

Grupo de área total (ha)		Nº de imóveis	%	Área (ha)	%	Área média (ha)
Pequena	Menos de 200 ha	3.895.968	91,9	122.948.252	29,2	32
Média	200 a menos de 2000 ha	310.158	7,3	164.765.509	39,2	531
Grande	2000 ha e mais	32.264	0,8	132.631.509	31,6	4.111
Total		4.238.421	100	420.345.382	100	99,2

Fonte: INCRA; Org.: OLIVEIRA, A. U (2003).

Nas duas primeiras tabelas, observa-se a distribuição do total de terras cadastradas no INCRA dividida pelo número de imóveis rurais e suas diferentes dimensões, essas dimensões são consideradas em diferentes estratos de áreas, porém consideram-se os imóveis de até 200 hectares (ha) como pequenos, os imóveis com áreas que variam entre 200 ha até 2.000 ha como imóveis de tamanho médio, e os imóveis grandes aqueles com área superior a 2.000 ha. Do total de 4.238.421 milhões de imóveis cadastrados no Brasil, 91,9% são considerados pequenos imóveis, sendo que os médios e a grandes representam, respectivamente, 7,3% e 0,8% de todos os imóveis rurais brasileiros.

A acentuada diferença entre os números dos pequenos imóveis comparados aos médios e grandes é invertida quando comparamos o que cada um desses estratos de área possui de terras. Os 0,8% dos imóveis considerados grandes, possuem 31% do total das terras cadastradas, já os 7,3% dos médios possuem 39,2% das terras, sendo que o expressivo número de imóveis pequenos (91,9%) possui, apenas, 29,2% das terras. Ou seja, uma vez que apenas 32.264 mil imóveis considerados grandes aglutinam 132.631.509 milhões de *hectares*, 3.895.968 milhões de *imóveis* considerados pequenos aglutinam 122.948.252 milhões de hectares de terras, cabendo ainda aos 310.158 mil médios imóveis aglutinar 164.765.509 milhões de hectares.

Essa desigualdade na distribuição das terras é evidenciada de forma mais explícita se são observados outros estratos de área, por exemplo: os minifúndios com menos de 10 (ha) correspondem a 31,6% do total do número de imóveis, cabendo a eles 1,8% do total de terras cadastradas no país, já os latifúndios com mais de 5.000 (há) que correspondem, apenas, a 0,1% do número de imóveis, congregam a expressiva quantidade de 13,5% das terras, isto é, 0,1% de propriedades possui um pouco mais do que 7 vezes o total de terras congregado por 31,6% de propriedades pequenas. A concentração fundiária também é evidenciada se comparamos as médias e grandes propriedades: os imóveis que possuem entre 200 e 500 ha correspondem a 4,7% dos imóveis (198.141), aglutinando 14,7% das terras, já os imóveis que estão entre a faixa de área de 1.000 a 2.000 ha, correspondem apenas a 0,9% dos imóveis (36.859), apoderando-se de 12,1% de terras. Nesse último dado, embora o total de área dos médios seja superior ao dos grandes, estes, em menor quantidade, possuem uma área média por propriedade de 1.381,8 ha, bem superior a área média dos imóveis na faixa entre 200 e 500 ha, que é de 311,6 ha.

São inúmeras as possibilidades de comparações e exercícios que se pode fazer com os dados das duas primeiras tabelas, e certamente nenhum deles vai mostrar um resultado oposto ou diferente da constatação histórica de que a terra no Brasil está absurdamente concentrada nas mãos de poucos proprietários.

A análise desses dados é de suma importância para compreensão da prática da **agropecuária de beira de estrada**. Entre a concentração da maioria das terras nas mãos de poucos proprietários e a constatação de uma imensa população demandante de terra para trabalho, reconhece-se uma parte dos pequenos produtores rurais sem terra que encontram **brechas** para estar e produzir no campo, resultando na busca da **estrada**⁵ como uma forma (e talvez a única) de reprodução social.

⁵ O significado da estrada, no âmbito da compreensão da questão agrária brasileira, é entendida nesse estudo como o lugar da luta pela terra desenvolvida pelos movimentos sociais (marchas, acampamentos, bloqueios, etc.) e como **rodovias** onde camponeses, filhos de camponeses e pessoas com história de vida ligada ao campo, todos sem terra, produzem alimentos para a subsistência de sua família.

Características elementares da agropecuária de beira de estrada

Antes de expor as características marcantes dessa atividade é importante analisar as questões inerentes a metodologia empregada nessa pesquisa, uma vez que a modalidade de ocupação e resistência territorial empregada pelos agropecuaristas de beira de estrada traz limitações e a exigência de estratégias de ordem metodológica para consecução do estudo.

Os instrumentos e as ferramentas metodológicas que os pesquisadores em ciências humanas dispõem para a investigação de fenômenos sociais são diversos e variados. Observação simples, pesquisa participante e pesquisa ação geralmente são meios eficazes para coletas de dados dos fatos e eventos sociais. No caso do estudo das práticas agropecuárias na faixa de domínio público das rodovias, o modo como o evento ocorre no tempo e no espaço impõe uma série de dificuldades no levantamento de informações. A linearidade das rodovias obriga que aquele que a utiliza para produzir alimentos siga o seu traçado, diferente, por exemplo, dos limites e rigidez que as cercas de qualquer propriedade fundiária impõem diante do que lhe é exterior. Com isso, produz-se uma agricultura linear e a área de pastoreio de gado segue a reta das estradas, igualmente para a coleta de capim.

Essas produções podem se estender por longas distâncias da residência dos produtores. Os cultivos e as áreas onde o gado pastoreia estão fora do raio da moradia dessas populações, diferindo da produção camponesa em pequenas propriedades, as quais aproximam os espaços de moradia e trabalho, ou melhor, embora haja exceções, os espaços de moradia e trabalho estão no mesmo domínio de área da morada dos camponeses. Já na beira da estrada, o lugar de produção pode estar longe do lugar de moradia e, ainda, o lugar de produção está desprotegido, isto quer dizer que o domínio sobre o espaço de uso ou cultivo é muito frágil devido a essas características do lugar da produção.

A análise da metodologia de coleta de dados para essa pesquisa mostra que as características do lugar de produção impõem, também, dificuldades para o pesquisador. Um ponto de partida para essa pesquisa nasce do seguinte questionamento: onde encontrar a agropecuária de beira de estrada? Em tese, o pesquisador deve percorrer as rodovias para identificar tal prática, contudo, se essa procura for feita de forma aleatória pode-se chegar a extensos deslocamentos que podem inviabilizar a pesquisa. Alguns indícios são importantes: a) buscar rodovias que atravessem áreas de grande concentração de terra, como por exemplo, nas áreas dominadas pelas monoculturas do agronegócio. Na BR 235 que liga Aracaju ao interior do estado, o domínio canavieiro de parte da BR significou, em consequência, a presença de camponeses sem terra, alguns deles sazonalmente empregados no plantio e colheita da cana, que habitam municípios e povoados próximos; b) buscar rodovias que atravessem pequenos municípios, vilas ou povoados com fortes características rurais. O fato de existir populações em pequenos municípios ou em povoados em áreas próximas a grandes monoculturas ou a grandes latifúndios improdutivos, indicando evidentemente forte concentração de terra, talvez seja o binômio perfeito para encontrar agropecuaristas de beira de estrada.

Outro problema que se depara na coleta de dados está na dificuldade em encontrar os próprios produtores. Dos vários compartimentos produtivos que se pode encontrar em 50 Km da BR 235, que liga Aracaju ao município de Itabaiana, muitos dos agricultores não estavam no local de plantio no momento do trabalho de campo. Já aqueles que usam a beira de estrada como fonte de alimentação para gados e cavalos, esses necessariamente mudam de lugar na medida em que outros compartimentos da estrada apresentam mais recursos alimentares para o gado, em suma, capim mais vigoroso, dificultando a possibilidade de encontrá-los. Sobre o horário de trabalho no cultivo e de pastoreio, mesmo sendo geralmente praticado pela parte da manhã, pode ser alterado caso o camponês esteja engajado em outra atividade.

A dificuldade de encontrar aqueles que se utilizam das faixas de domínio das rodovias é ampliada caso não se leve em consideração as estações do ano. A prática da

agricultura nas rodovias inicia-se no período das chuvas, sendo que o pastoreio do gado e a coleta de capim podem se estender o ano inteiro.

Com essas limitações, a coleta de dados para essa pesquisa procurou realizar as entrevistas um mês depois que as chuvas começaram no Estado de Sergipe. Os trabalhos de campo foram realizados em junho de 2009, privilegiando a faixa da rodovia que liga Aracaju a Itabaiana, a qual atravessa alguns povoados, área de monocultura de cana e o pequeno município de Areia Branca. Foram entrevistados/acompanhados 11 famílias entre agricultores, coletores de capim e pastores de gado. Também foi utilizado o registro iconográfico entre os meses de maio, junho e julho de 2009, permitindo acompanhar a evolução da ocupação da beira da estrada e o crescimento do plantio. As entrevistas foram semi-estruturadas e utilizou-se do caderno de campo para o registro. A escolha do caderno de campo foi deliberada e minuciosa, embora pudesse trazer problemas durante o registro das entrevistas e a presença do caderno junto ao ato das anotações pudessem intimidar os entrevistados. Entretanto, partiu-se da premissa que o caderno de campo não os intimidaria mais do que gravador de áudio ou filmadora. De qualquer forma, a coleta de dados para essa pesquisa é dificultada não só pelos problemas já expostos como também pela situação jurídica da área onde ocorrem as práticas estudadas. A beira da estrada é terra do Estado e é fiscalizada pela Polícia Rodoviária Federal, pelo Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes (DNIT) e pelo Departamento Nacional de Estradas e Rodagens (DNER), tal fato certamente poderia amedrontar os entrevistados por não conhecerem o pesquisador e/ou por acharem que a presente pesquisa possivelmente traria impedimentos (ou até punições) na utilização dessas áreas.

Esses problemas de pesquisa, junto a falta de um trabalho de campo que registrasse essa atividade ao longo de vários anos, pode ter trazido limites aos dados coletados e ao desvendamento das práticas, mesmo assim, acredita-se que a coleta de dados realizada em 2009 conseguiu, ao menos, reunir informações que caracterizem as práticas escolhidas para pesquisa.

A leitura das leis que regem a administração das estradas e rodovias revelou a dominialidade das terras que envolvem essas áreas. Como já foi exposto, a rodovia e suas áreas laterais é terra do Estado. A tabela abaixo informa a dominialidade das terras brasileiras.

Tabela 3 – Terras no Brasil por Domínio⁶

Brasil	Hectares
Superfície Territorial	850.201.546
Área Cadastrada no INCRA	436.596.394
Áreas Indígenas	128.465.775
Unidades de Conservação	102.059.583
Terras Arrecadadas pelo INCRA	105.803.350
Demais Terras Públicas	4.197.888
Terras Devolutas	172.946.484

Fonte: INCRA 2003. Adaptado de Oliveira, A. (2003)

Os 4.197.88 milhões de hectares que correspondem as “demais terras públicas” aglutinam as áreas das estradas e rodovias federais, lagos e rios e outras terras de domínio público. No caso das rodovias federais a terra é de domínio da União, sendo que as terras das rodovias e estradas estaduais são de domínio dos estados da federação. Ao observar a tabela, nota-se que a categoria de terras que correspondem, em parte, às rodovias, congrega parte muito menor das terras públicas da nação, sobretudo em comparação a quantidade de terras devolutas, que em tese, seriam terras livres para a realização da reforma agrária.

O Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes (DNIT) possui normas que definem e regem esses espaços. O manual de procedimentos para permissão especial de uso das faixas de domínio determina normas, critérios e procedimentos para o uso

⁶ Título elaborado pelo autor desse artigo.

dessas faixas e de outros bens públicos sob jurisdição do DNIT, bem como os procedimentos administrativos visando à implantação de equipamentos para serviços de terceiros, públicos ou privados, alheios a destinação originária. Segundo esse manual, define-se como **faixa de domínio**:

[...] a base física sobre a qual assenta uma rodovia, constituída pelas pistas de rolamento, canteiros, obras de arte, acostamentos, sinalização e faixa lateral de segurança, até o alinhamento das cercas que separam a estrada dos imóveis marginais ou da faixa de recuo (DNIT, 2009).

Mas é o Código Nacional de Trânsito (Lei 9.503 de 23/09/1997) a lei maior que delibera sobre a administração da **beira da estrada**:

Conforme o Art 50 do Código Nacional de Trânsito Brasileiro o uso de faixas laterais de domínio e das áreas adjacentes as estradas e rodovias obedecerá às condições de segurança do trânsito estabelecidas pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via (DNIT, 2009, p. 7).

O mesmo código define as faixas de domínio como “superfícies lindeiras às vias rurais, delimitadas por lei específica e sobre responsabilidade do órgão ou entidade de trânsito competente”. Assim, o DNIT, por meio de seu manual de procedimentos, define as condições gerais de ocupação das faixas de rodovias:

O acesso às faixas de domínio e bens públicos aos interessados na sua ocupação, deverá ser de forma não discriminatória e eqüitativa.

4.1 – A Permissão Especial de Uso, mediante remuneração ou não, será conferida por prazo determinado, a título precário, a todos os interessados na forma desse manual.

4.2 – O uso contratado das faixas de domínio não induz a nenhum direito de posse ou servidão, podendo o contrato de Permissão Especial de Uso ser cancelado a qualquer tempo sem que caiba à Permissionária qualquer indenização, reembolso, compensação, ou outra verba ou valor, seja de que natureza for.

4.3 – O interessado arcará com todos os custos diretos e indiretos referentes ao objeto da permissão, inclusive obras de implantação, manutenção e conservação, bem como todos os encargos sociais, trabalhistas, previdenciários, tributários e quaisquer outros que porventura venham incidir sobre o objeto de contrato (...)

4.5 – O Interessado deverá apresentar para aprovação do DNIT, o projeto básico referente a ocupação das faixas de domínio das vias de transporte e outros bens públicos, aprovados pelo órgão regulador da atividade do Interessado ou da Permissionária, obedecendo as normas técnicas do DNIT (...)

4.8 – O DNIT poderá suspender, a qualquer tempo, os serviços ou obras que estejam ameaçando a segurança dos usuários da via de transportes e áreas lindeiras.

Todo esse aparato de leis, normas e procedimentos levam em consideração a possível utilização das faixas de domínio por empreendimentos privados ou públicos, que visam à construção de locais de apoio aos usuários das rodovias. Pontos de abastecimento combustível e alimentar e edificações públicas de fiscalização ocupam, basicamente, ínfimos trechos das rodovias. Embora não se encontre leis e normas que autorizem ou proíbam explicitamente a agropecuária de beira de estrada, parece ser tácito que a ocupação dessas áreas não possa prescindir de contratos com os órgãos responsáveis, e é o que não acontece no desenrolar dessas atividades. Ainda, a prática da agropecuária nas faixas de domínio das rodovias pode trazer perigos tanto àqueles que a utilizam produtivamente como àqueles que utilizam a rodovia para deslocamento. A circulação de pessoas que produzem nessas áreas é sobremaneira perigosa, levando em consideração a

velocidade de deslocamentos dos veículos. O pastoreio do gado nas áreas livres entre a faixa que separa o asfalto das propriedades rurais pode causar acidentes automobilísticos graves⁷.

A inexistência de leis que normatizem o emprego de trabalho rural nas estradas e os perigos que essa prática pode trazer impõe certa tensão à análise. A apropriação legal e definitiva dessas faixas de terra, ou a legitimação da posse por aqueles que ali produzem é impossível, uma vez que as normas do DNIT não possibilitam tal concessão e a Constituição de 1988 determina que imóveis públicos não são passíveis de usucapião. Ou seja, mesmo que o Código Nacional de Trânsito defina as rodovias como “vias rurais pavimentadas” e o artigo 191 da Constituição 1988 determina que “aquele que não são sendo proprietário de imóvel rural ou urbano, possua como seu, por cinco anos ininterruptos, sem oposição, área de terra, em zona rural, não superior a 50 hectares, tornando-a produtiva por seu trabalho ou de sua família, tendo nela sua moradia, adquirir-lhe a propriedade”; os agropecuaristas de beira de estrada não residem no local e ocupam terra pública, não sendo resguardos por nenhuma lei.

Por outro lado, os trabalhos de campo realizados na BR 235 reconheceram que a grande maioria dos entrevistados depende dessa prática como meio, pelo menos sazonal, de sobrevivência. O que é produzido a partir do uso das terras adjacentes às rodovias serve como parte da alimentação de camponeses sem terra. A condição de sem terra e/ou de desempregado direciona essa população a ocupar produtivamente a beira da estrada. Para aqueles que há muitos anos trabalham nessas áreas, a referida atividade aparece como um **ofício**.

Esse contexto explicita claramente os problemas acarretados pela inexistência ou deficiência das políticas públicas responsáveis pelo ordenamento fundiário brasileiro. Isto indica que o clamor pela Reforma Agrária está para além dos acampamentos de sem terra, os quais bravamente lutam por justiça social no campo e na cidade.

Vale ressaltar que no contexto em que se insere essa pesquisa, a atividade agrícola individual ou familiar nas áreas urbanas e nas áreas próximas as cidades passa a ser reconhecida por instituições públicas nacionais e internacionais, por ONG's e etc. Na medida em que ganha importância enquanto atividade produtiva para subsistência e comercialização, bem como para novas formas de relação entre o cotidiano dos moradores com os arredores do espaço de moradia, começa a surgir dados e pesquisas sobre o tema. Segundo dados da Organização das Nações Unidas (ONU) e da Fundação para Alimentação e Agricultura (FAO), “a agricultura urbana e ao redor das cidades – por exemplo, na beira das estradas – é praticada por cerca de 800 milhões de pessoas em todo mundo”⁸.

O conceito de **agricultura urbana**, que engloba as áreas rurais das rodovias, visa explicar o cultivo de alimentos em pequenas áreas dentro das cidades ou no seu entorno (peri-urbano), visando o consumo próprio ou, em menor intensidade, a venda em mercados locais. É caracterizada ainda, pela restrição de áreas para plantio, pela escassez de conhecimentos técnicos, pela diversidade de produtos cultivados e pela forma do trabalho empregado, ou seja, por não ser uma atividade de dedicação exclusiva.

Segundo Roese (2003), como a obtenção de lucro não constitui a principal motivação desse tipo de agricultura, a melhoria na qualidade e a adição na quantidade de alimentos para cada produtor é o principal objetivo justificador dessa prática agrícola. O autor ainda atribui outros objetivos e possibilidades da agricultura urbana: reciclagem de lixo na produção de adubos para os cultivos, utilização racional dos espaços, desenvolvimento

⁷ Na reportagem “*Plantações na beira das rodovias podem causar acidentes de trânsito*”, publicado pela ONG Alerta (<http://ong-alerta.blogspot.com/>, acesso 25/05/2009), a prática da agricultura de beira de estrada é abordada no que diz respeito aos resultados negativos e positivos dessa prática. Argumenta que a legislação brasileira proíbe o uso das terras que ficam ao lado das rodovias e que essa prática pode causar acidentes, mas também mostra que essa atividade ajuda na sinalização por deixar as áreas de acostamento limpas, portanto, visíveis.

⁸ Reportagem da ONG Cidade Sem Fome, <http://cidadessemfome.org/reportagem/index.html>, acesso 25/05/2009.

humano e educação ambiental, segurança alimentar, desenvolvimento local, recreação e lazer, produção de farmácias caseiras, formação de microclimas (para diminuição de temperatura) e manutenção da biodiversidade, escoamento das águas das chuvas, valor estético paisagístico, diminuição da pobreza, atividade ocupacional e de renda.

O que nessa pesquisa conceitua-se como agricultura de beira de estrada, agropecuária marginal e campesinato espremido é algo fundamentalmente diferente do que se conceitua como agricultura urbana. Embora haja características em comum, a motivação do uso das beiras de estradas brasileiras, sobretudo no Nordeste do Brasil onde essa prática parece ser mais freqüente, é um binômio formado pela concentração de terras e pelas necessidades alimentares de quem produz nesses espaços. Essa diferença é acentuada se considerar a definição da geógrafa Flávia Alcântara de que aqueles que se aventuram na agricultura urbana são pessoas de alta escolaridade e com boa qualidade de vida. No caso de Sergipe, a população que produz na beira da BR 235 são camponeses sem terra e moradores de pequenos municípios, povoados e áreas rurais com a história de vida intimamente ligada ao campo, que produzem por necessidade e alcançam, na rodovia, uma possibilidade de trabalho autônomo. Todos os entrevistados são pessoas com baixa escolaridade, mal assistidas pelo Estado e que não desenvolvem essa atividade devido ao melhor e mais racional aproveitamento dos espaços ou por terem consciência ambiental.

Dessa forma, insiste-se na necessidade de formular conceitos que expressem e expliquem os fenômenos sociais resultantes das formas perversas na qual se desenvolve a sociedade brasileira, o que leva a fugir de interpretações que caracterizam todas essas formas de produção como modernas, promissoras e até mesmo lucrativas. É com essa intenção que se configura a noção de agricultura de beira de estrada, de agropecuária marginal e de campesinato espremido.

BR 235-SE: agropecuária e coleta na beira da rodovia.

A partir dos trabalhos de campo e das entrevistas foi possível descobrir três dimensões atribuídas ao caráter produtivo que a beira de estrada ganha ao ser lócus de trabalho de populações camponesas sem terra e de populações urbanas (de povoados, vilas e pequenos municípios) desempregadas ou com empregos precários. A agricultura, a pecuária e a coleta extrativista são três atividades distintas (que podem estar articuladas) com o objetivo de ajudar a garantir a reprodução social daqueles que produzem nessas faixas de terra. A fala de um dos entrevistados é sintomática:

Não tenho terra, a única terra que tenho é da estrada (Entrevistado 3, junho de 2009).

A agricultura desenvolvida na faixa adjacente da BR 235-SE existe há muitos anos. Um dos entrevistados afirmou plantar na beira dessa rodovia por mais de 30 anos, outros dois entrevistados contabilizaram mais de 20 anos plantando anualmente na rodovia. Essa constatação pode indicar que a historicidade da concentração fundiária sergipana produz resultados, como o estudado nessa pesquisa, desde muito tempo. A agricultura de beira de estrada, portanto, não é atividade nova.

As condições de plantio na BR 235-SE não são boas. A plantação deve seguir a linearidade da pista, o solo possui fertilidade baixa e há vários trechos com declividades acentuadas⁹. Todos os entrevistados responderam que quando possuem recursos financeiros para investir no plantio, compram adubos químicos para garantir sucesso na produção. Assim relatou um dos entrevistados:

⁹ Muitos entrevistados relataram que os roubos da produção são frequentes, somando mais uma dificuldade a produção. “Eu planto só aqui mesmo na frente da minha casa, na beira da rodovia, se plantá longe o povo rouba (...) é gente daqui ou gente que passa por aí e leva, ladrão é o que não falta!”. (Entrevistado 3, junho de 2009).

Tem que escolher a área menos pior. A terra já não é boa porque sempre precisa de adubo, aí tem esses buracos, os paredão, baixadas né, que atrapalha muito na plantação. Quando dá, eu sempre compro adubo, esterco ou adubo químico mesmo, senão o que planta não vai pra frente (Entrevistado 5, junho de 2009).

A principal especificidade da atividade agrícola, em comparação as outras atividades nessas áreas, é a sazonalidade das plantações. Não há sistema de irrigação, tornando essas culturas totalmente dependentes dos períodos de chuva. Na parte do Nordeste mais próxima ao litoral (Zona da Mata), o período de chuvas pode corresponder aos meses de maio até setembro, concentrando-se nos meses de junho, julho e agosto. Mesmo que possam encontrar plantações já em março, é nesse período que os cultivos ocorrem com mais intensidade. Na medida em que começam as chuvas, o trabalho com a terra e os plantios na beira da estrada também começam a aparecer com mais vigor.

As plantações encontradas na BR 235-SE são variadas. Há um predomínio de milho e macaxeira (ou mandioca para produção de farinha), mas outras culturas também são praticadas, como: feijão, quiabo, fava, inhame, batata e amendoim. Foi encontrado um forte determinante cultural na escolha da plantação. De um lado são produtos tradicionais da alimentação nordestina, e por outro estão ligados a datas e festas religiosas, como a fala de dois entrevistados deixou transparecer:

Planto o milho para colher nas festas de São João. É para comer milho, fazer canjica [...] (Entrevistado 6, junho de 2009):

Se eu tivesse plantado em São José, ia colher em São João¹⁰ (Entrevistado 3, junho de 2009).

A escolha do local e da extensão da área plantada também se dá pela tradição: “quem plantou um ano lá, quer dizer que o próximo ela vai plantar também; e se tem uma terra da estrada que ninguém plantou, você pode ir lá e plantar” (Entrevistado 3, julho de 2009). As áreas de plantio geralmente estão distantes da morada daquele que plantou, mas também pode estar bem em frente a moradia, quando estas estão margeando a rodovia.

Foto 1: Plantação de macaxeira as margens da BR 235-SE.



Autor: junho de 2009

¹⁰ Dia 19 de março é dia de São José, tradicional data para plantar milho a ser colhido nas festividades religiosas de junho, sobre tudo no São João. Reza a tradição que se chover no dia de São José as colheitas do ano serão muito boas. Dia 24 de junho é dia de São João que corresponde ao ponto alto das festas religiosas nordestinas. Nesse período consome-se muito milho e os produtos derivados desse cereal.

O que é produzido nessa agricultura pode ter diferentes destinações. A principal delas, como foi constatado na pesquisa de campo, é a produção para consumo próprio, para subsistência. Outras destinações são: o comércio ou distribuição gratuita.

A comercialização geralmente ocorre na própria estrada, em pequenos barracos erguidos no acostamento das rodovias. O milho é produto certo na BR 235-SE, principalmente no período anterior às festas religiosas de junho. A venda é realizada de forma direta aos usuários da rodovia ou a comerciantes de beira de estrada que não produzem suficientemente para abastecer seu pequeno negócio. Outra destinação é a “divisão” com os vizinhos, amigos e parentes. No período da colheita, guarda-se uma quantidade que se julga necessária ou satisfatória para o consumo da família e distribui-se gratuitamente os frutos do cultivo com pessoas próximas. Segundo os entrevistados, essa prática é muito frequente entre os produtores da beira da estrada; tal prática é algo muito forte nos elementos que caracterizam o campesinato no Brasil e no mundo.

A produção para consumo próprio pode vir mesclada com a comercialização e divisão dos resultados do cultivo. Conclui-se que se trata de uma produção direta, com objetivos deliberados, porém aberta às condições e resultados da produção. Isso a diferencia da produção capitalista, diretamente vinculada ao mercado.

A pecuária também ocupa lugar certo nas faixas de domínio da BR 235-SE. Em muitos trechos dessa rodovia encontra-se capim para o pastoreio do gado. Cavalos e, principalmente, bois e vacas se alimentam dessa gramínea. Não há sazonalidade nessa prática, isso significa que durante o ano inteiro a faixa de domínio é povoada, em determinadas horas do dia, pelo gado. Entretanto, é no inverno (período das chuvas) que o capim está mais vigoroso, havendo mais recorrência de uso da beira da estrada. No trabalho de campo foi encontrada uma família que atribui aos filhos menores a responsabilidade pela alimentação do gado. São 14 vacas, 2 bois e 3 cavalos. Segundo os entrevistados, ainda crianças, o gado constitui o patrimônio da família e o meio de reprodução de todos que a compõem. Relataram que a venda do leite que sobra do consumo (36 litros em média) é a única fonte de renda familiar.

O pastoreio do gado na beira da pista evidentemente se explica pela falta de pasto, portanto, mais uma vez, pela falta de terra. O gado é criado em pequenas áreas adjacentes à casa dos proprietários, em pequenos currais produzidos por eles mesmos nos seguintes povoados próximos a BR em questão: Mucuri, Manilha, Manilha de Baixo, Rio das Pedras, Mangabeira, Guandu, Marabá, Vonta, Astrogilda, Ponto Chique, Cafuz, Junco e Lagoa do Forno; ou nas áreas limites do município de Areia Branca e Itabaiana. Durante o dia, o gado é levado ao pastoreio. Os dois irmãos entrevistados narraram que o cotidiano deles é levar pela manhã o gado para a estrada, permanecendo por lá até às 16 horas. Perambulam com o gado por longas distâncias, permanecendo, obviamente, nos trechos onde o capim é abundante.

Os perigos acarretados por essa prática envolvem diretamente os usuários da rodovia. As colisões entre animais na pista e automóveis são bem frequentes nas rodovias brasileiras, gerando, evidentemente, conflitos entre as instituições responsáveis pela administração das rodovias e os pecuaristas que a utilizam. De certo, há uma tensão implícita entre quem utiliza a estrada como lugar de deslocamento e quem leva o gado para pastorear. O primeiro, possivelmente em hipótese alguma, deve coadunar com essa prática que traz perigo; o segundo tem na estrada a única forma de continuar produtor de alimentos. É uma tensão áspera que só pode encontrar alternativa na esperança de um efetivo reordenamento fundiário por meio da Reforma Agrária.

O capim localizado na faixa de domínio das rodovias também é objeto de coleta/extração. **“Tirar capim a pulso”** faz parte do cotidiano de muitos proprietários de pequenos rebanhos. Conforme um dos entrevistados:

Eu tenho um terreninho de 8 por 25 lá no povoado, é um terreno que não tem dono, eu tô lá faz muito tempo. O gado fica preso, aí eu venho duas vezes por dia tirar capim a pulso, tiro duas carroças por dia (...) mesmo no verão a gente tira, tira um pezinho seco e leva (Entrevistado 2, junho 2009).

A estrada é vista como fonte de coleta de alimento para o gado em duas circunstâncias: quando a dimensão do rebanho é grande demais para permanecer na beira da estrada, ou quando as distâncias a percorrer entre o curral do gado e a beira da estrada inviabilizam o deslocamento diário.

A comercialização dos resultados do pastoreio resume-se na venda de leite ou na venda do próprio gado. Não foram encontradas pessoas que comercializam capim, mas há aqueles que “cuidam” do gado de outras pessoas, coletando capim na beira da estrada. Nesse caso, a coleta faz parte de uma relação de trabalho entre o coletor e o proprietário do gado. Um dos informantes explicou que sua função é de apenas alimentar o gado e que trabalha em outros lugares nas horas vagas.

Foto 2: Pastoreio do gado na BR 235-SE.



Autor: junho de 2009

Foto 3: Coleta e transporte de capim na BR 235-SE.



Autor: junho de 2009

Nas três dimensões de uso da faixa de domínio da BR 235-SE - agricultura, pecuária e coleta - o trabalho empregado nessas atividades, geralmente, faz parte de uma complexa trama de ações que visam garantir o sustento da família. Apenas uma, entre onze famílias entrevistadas, trabalha unicamente na produção de beira de estrada. Um entrevistado relatou ser aposentado e que plantar naquele local era o seu “costume”, “era pra esticar os braços”. Os demais descreveram uma árdua dinâmica de trabalho como fonte de reprodução social. No trecho da BR 235-SE que liga Aracaju a Itabaiana, o trabalho de boia-fria no corte da cana é majoritário entre os agropecuaristas de beira de estrada. O trabalho na beira da estrada é combinado, de certa forma, com a sazonalidade do corte de cana¹¹. Outros tipos de ocupações foram relatados: o trabalho em outras fazendas da região (tratorista), os “bicos” (trabalhos com dias determinados em fazendas próximas), e ocupações urbanas, como pedreiros, manicure, etc.

Diferente do que se conceitua como polivalência no trabalho rural (pluriatividade), e/ou agricultura de tempo parcial, ambos referidos à modernização na organização do trabalho e dos instrumentos de trabalho (ora na cidade, ora no campo), o emprego da força humana nas terras públicas da rodovia emana da **tradição** e, fundamentalmente, da **necessidade**. A privação da terra como lócus do trabalho de camponeses, obriga essa população a buscar diferentes e complexas formas de geração de renda e de produção direta de alimentos. Esses eventos evidenciam não só arcaísmos nas relações de trabalho e produção, como explicitam problemas sociais que vão ao âmago da formação e desenvolvimento da sociedade e do território brasileiro. A histórica concentração de terras e a não realização da Reforma Agrária é uma das facetas dessa forma perversa de desenvolvimento, resultando em eventos muitas vezes dramáticos, que empurram frações da população para as beiras da estrada: ou são pedintes/andarilhos, ou são vendedores informais precarizados, ou são sem terra em luta (acampamentos) ou são aqueles que conseguem extrair **comida** de pequenas faixas de terra, **espremidos** entre o asfalto e as cercas.

Foto 4: Cultivo “espremido” de milho na BR 235-SE.



Autor: junho de 2009

¹¹ Um dos entrevistados afirmou migrar há 8 anos para o corte de cana na região de Limeira (SP), porém o plantio na beira da estrada é feito todos os anos, por ele ou por outros membros de sua família.

Considerações finais: a possibilidade de um esboço teórico

Creio que a essência do que se pode resultar como considerações finais desse artigo já esteja expresso acima, isto é, a concentração de terra e a não realização da reforma agrária produzem derivações como a relatada e refletida nesse artigo. Com isso, a ideia final desse texto é levantar alguns caminhos teóricos que possam ajudar no entendimento do objeto de estudo proposto. É propor uma leitura geográfica do fenômeno.

A conjuntura atual da economia globalizada é de crise. A quase derrocada de grandes corporações financeiras, a perda de potência do capital produtivo e o temor do desemprego é notícia certa na mídia. O que resulta dessa conjuntura é um emaranhado de problemas sociais que, na experiência brasileira, pode apenas agravar uma situação de miserabilidade já posta, ou melhor, já consolidada.

A princípio, dois caminhos teóricos simultâneos e não excludentes podem ser considerados. O primeiro deles é a análise do desenvolvimento do modo capitalista de produção a luz de interpretações que emergem do corpo teórico conceitual do marxismo. A noção de desenvolvimento contraditório, combinado e desigual do capitalismo (Oliveira, 1996) marca uma das fontes de interpretação do campo brasileiro. O recurso à dialética possibilita o exame das contradições que esse desenvolvimento acarreta, no caso da agricultura de beira de estrada, a maioria dos exemplos levantados são formas de trabalho não-capitalistas praticadas no seio do próprio sistema (Martins, 1986); não são exemplos de modernização, mas sim de “barbárie” (Oliveira, 2003).

Outra fonte teórica importante é a concepção que a Geografia (alguns geógrafos) tem da categoria território, enfatizando a potência dessa categoria em explicar a formação dos territórios no mundo contemporâneo e especificamente em um país preponderantemente desigual socialmente como o Brasil.

Dois compreensões separadas (e não opostas) parecem constituir uma síntese válida da potência explicativa da categoria território. Moraes (2000) define território como produto histórico da relação entre sociedade e natureza, ou seja, um espaço social que não pode existir sem uma sociedade que o crie e o qualifique; logo, um espaço que inexistente como realidade puramente natural, mas que é construído com base na apropriação e transformação dos meios criados pela natureza. Segundo esse autor, o território é formado por duas magnitudes de eventos:

De um lado, as determinações genéricas, fornecendo os macroindicadores que delimitam grandes períodos e iluminando suas lógicas estruturais de funcionamento. De outro, a malha fina do desenrolar das conjunturas, permitindo identificar vontades e atitudes individualizadas, interesses específicos, enfim, movimentos singulares (MORAES, 2000, p. 18).

Mais adiante, Moraes afunila essa ideia de território:

Nesse quadro, a conceituação aqui assumida, parte, como visto, da visão do espaço como dimensão da realidade, vendo o território como uma sua manifestação, como objeto empírico. Nesse sentido, o território é antes de tudo uma escala de análise da sociedade e da relação sociedade/espaço, isto é, um recorte analítico que objetiva uma visão angular específica da história. Em tal entendimento, o território emerge como uma totalidade para a geografia, um espaço dotado de historicidade própria, que corresponderia à espacialidade de uma dada “formação econômica e social” (MORAES, 2000, p. 21).

A definição de Oliveira (1999) não nega essa concepção, mas precisa de forma mais arraigada os elementos fundamentais da categoria, presentes na realidade. Para ele, o território deve ser apreendido:

[...] como síntese contraditória, como totalidade concreta do processo/mo de produção/distribuição/circulação/consumo e suas articulações e mediações supraestruturais (políticas, ideológicas, simbólicas etc.) em que o Estado desempenha a função de regulação. O território é assim produto concreto da luta de classes travada pela sociedade no processo de produção de sua existência. Sociedade capitalista que está assentada em três classes sociais fundamentais: proletariado, burguesia e proprietários de terra.

Dessa forma, são as relações sociais de produção e o processo contínuo/contraditório de desenvolvimento das forças produtivas que dão configuração histórica e específica ao território. Logo o território não é um prius ou um a priori, mas a contínua luta da sociedade pela socialização igualmente contínua da natureza.

O processo de construção do território é simultaneamente construção/destruição/manutenção/transformação. Em síntese, é a unidade dialética, portanto, contraditória, da espacialidade que a sociedade tem e desenvolve (OLIVEIRA, 1999, p. 74).

Não se trata de encontrar ou encaixar a agropecuária de beira de estrada dentro dessas concepções de território, mas o seu contrário, ou seja, estabelecer como o estudo dessas práticas constrói determinadas concepções. Como propõe Moraes (2000, p. 18), “o fato de uma certa diretriz se inscrever no espaço é também uma prova maior de sua hegemonia, na objetivação das formas pode-se captar a vitória dos desígnios e concepções que a idealizaram.” A agropecuária nas faixas de domínio dos rodovias constituem formas de luta pela **sobrevivência**, diferindo das formas de luta por **transformação** levantadas pelos movimentos sociais no campo. Entretanto, mesmo sem organização política, a ocupação produtiva da beira da estrada é uma ação de **resistência** às formas injustas de organização da sociedade e do território. O uso e o trabalho empregado nessas áreas provocam reflexões acerca do papel da propriedade privada individual da terra na sociedade capitalista, assim, o exemplo estudado nos direciona para além do clamor pela Reforma Agrária, levando a pensar em outros formatos de organização fundiária, baseados na apropriação coletiva e/ou comunitária da terra.

Referências

ANDRADE, M. C. **A Questão do Território no Brasil**. São Paulo Recife: Hucitec-IPESPE, 1995.

ALCÂNTARA, F. **Agricultura urbana**, http://scienceblogs.com.br/geofagos/2009/05/agricultura_urbana_-_parte_i.php, acesso 30/06/2009.

BENEVIDES, C. **Camponeses em Marcha**. São Paulo: Paz e Terra, 1985.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES – Manual de procedimentos para a permissão especial de uso das faixas de domínio de uso das rodovias federais e outros bens públicos sobre jurisdição do Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes. Brasília, **Ministério dos Transportes**: http://www.dnit.gov.br/menu/rodovias/faixa_dominio, acesso, maio de 2009.

CANDIDO, A. **Os parceiros do Rio Bonito: estudo sobre o caipira paulista e a transformação de seus meios de vida**. Rio de Janeiro: José Olympio, 1964.

FERNANDES, B. M. **MST: movimento dos trabalhadores rurais sem terra, formação e territorialização em São Paulo**. São Paulo: Hucitec, 1996.

_____. **Questões Teórico-Metodológicas da Pesquisa Geográfica em Assentamentos de Reforma Agrária.** In : Boletim Paulista de Geografia. nº 75, AGB/SP, 1998.

MARTINS, José Souza. **O cativo da terra.** São Paulo: Hucitec, 1986.

MITIDIERO JR., Marco Antonio. **A Ação territorial de uma Igreja Radical. Teologia da Libertação, Luta pela Terra e Atuação da Comissão Pastoral da Terra no Estado da Paraíba.** Curitiba: CRV Editora, 2010.

MORAES, A. Carlos Robert. **Bases da formação territorial do Brasil.** O território colonial Brasileiro no “Longo Século XVI”. São Paulo: Hucitec, 2000a.

OLIVEIRA, Ariovaldo Umbelino. **Modo capitalista de produção e agricultura.** São Paulo: Ática, 1986.

_____. **A geografia agrária e as transformações territoriais recentes no campo brasileiro.** In: ALESSANDRI A. F. C. (Org.). Novos rumos da geografia. São Paulo: Contexto, 1999.

_____. **Barbárie e Modernidade: as transformações no campo e o agronegócio no Brasil.** In: Revista Terra Livre, v. 2, nº 21, São Paulo, 2003.

ROESE, A. D. **Agricultura Urbana.**
<http://www.agronline.com.br/artigos/artigo.php?id=112&pg=3&n=3>, acesso 30/05/2009.

Recebido para publicação em 10 de maio de 2013

Devolvido para revisão em 21 de janeiro de 2014

Aceito para publicação em 29 de janeiro de 2014