

Infra-estrutura

Ocupação de terras e desmatamento aumentam em volta da rodovia que Brasília promete asfaltar

Problemas na BR-163 desafiam governo
Ricardo Balthazar Da BR-163

Há duas semanas o empresário Américo Lino Santana pendurou uma placa numa árvore à beira da rodovia BR-163, num lugarejo perdido na divisa entre o Pará e Mato Grosso. A placa informa que ele pôs à venda uma enorme fazenda na região, com área equivalente a 11 mil hectares. O empresário deixou dois números de telefone anotados na placa e foi embora para casa. Ele pede R\$ 2 milhões pela área.

Foto: Marcelo Vigneron/Divulgação

Caminhão carregado de madeira extraída da floresta se arrasta na estrada no sul do Pará: atividade em grande parte ilegal rende US\$ 900 milhões por ano

A terra que Santana quer vender não lhe pertence legalmente. Ele garante que planta e cria gado no lugar há mais de uma década, mas tudo que tem a exibir é o protocolo de abertura do processo em que pediu ao governo um título de propriedade formal, há seis anos. "Esse pedaço estava sobrando quando cheguei à região", afirma Santana, que ainda não teve sua reivindicação atendida. "Todo mundo fez assim."

Situações como essa têm se multiplicado pelas margens da rodovia nos últimos meses, desde que o governo anunciou a disposição de asfaltar a BR-163 e regularizar a posse da terra ao seu redor. Especuladores se movimentam com desenvoltura na região. Placas oferecem os serviços de advogados para quem não tiver os papéis em ordem. Em áreas mais próximas da estrada, um hectare pode valer até R\$ 1 mil.

Essa agitação reflete o interesse do agronegócio por áreas que permitam sua expansão e é sinal da cobiça pela riqueza mais abundante da região, a madeira. Estima-se que 13% da floresta original tenha sido derrubada na área da BR-163 nas últimas três décadas. Há sinais de que a perspectiva de asfaltamento da rodovia provocou uma aceleração do desmatamento na região, que hoje vive isolada pelo estado precário de conservação da estrada.

A BR-163 liga Cuiabá, a capital de Mato Grosso, a Santarém, cidade portuária próxima da confluência dos rios Amazonas e Tapajós, no Pará. Promessa de vários governos, sua pavimentação virou prioridade por causa dos interesses econômicos existentes nas duas pontas. Produtores de soja do Centro-Oeste e indústrias da Zona Franca de Manaus vêm no asfalto da BR-163 a melhor saída para escoar sua produção.

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva tem demonstrado entusiasmo pela obra, cujo início está previsto para maio. Na entrevista que concedeu a emissoras de rádio na quinta-feira, ele foi enfático ao falar da rodovia. "Quando colocarmos a máquina para a estrada sair, não é para ela ficar empacada como muitas vezes fica no Brasil", afirmou o presidente.

A obra é um desafio enorme para o governo. A parte fácil será contratar as empresas que transformarão numa estrada de verdade a BR-163, que em seu trecho mais longo se resume a um caminho de terra esburacado e enlameado, intransitável na maior parte do ano por causa das chuvas. A tarefa mais difícil será botar ordem numa região esquecida pelo Brasil oficial e que vive praticamente à margem da lei.

A ocupação ilegal de terras nas margens da rodovia é a questão mais intrincada, especialmente no interior do Pará. Conforme a legislação, uma faixa de 50 quilômetros de largura em cada lado da estrada é propriedade da União. Colonos, fazendeiros e madeireiros se estabeleceram no lugar desde que a rodovia foi construída, na década de 70, e tratam a terra como se fosse sua.

Muitas áreas mudaram de dono ao longo dos anos, em troca de dinheiro ou pela força. Lotes em assentamentos de trabalhadores rurais foram abandonados pelos colonos que chegaram ali primeiro. Existem vilarejos inteiros construídos na faixa de terra do governo às margens da estrada. Brasília agora promete dizer quem tem direito de ficar onde.

Funcionários do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (Incra) começaram a percorrer a região em busca de informações sobre cada fazenda, medindo cada cerca e recolhendo documentos dos atuais ocupantes da terra. O governo promete entregar os primeiros títulos aos que tiverem menos de 100 hectares. "Os outros serão analisados caso a caso", diz o presidente do Incra, Rolf Hackbart.

O trabalho mal começou e poderá levar anos para terminar. O Incra estima que será preciso investigar uma área equivalente a 40 milhões de hectares, um terço da área total do Pará. Em vários lugares haverá conflitos que só a Justiça poderá resolver. Há fazendas com registros antigos e duvidosos. Algumas são disputadas por várias pessoas com documentos de diferentes cartórios.

Tudo isso causa apreensão em Brasília porque o asfaltamento da BR-163 tende a atrair gente para a região e acirrar a disputa pela terra, num lugar em que os conflitos só foram abafados até aqui por causa do isolamento em que seus habitantes vivem. Além disso, há pressões de grupos ambientalistas, preocupados com o impacto que a obra deverá ter sobre um pedaço ainda pouco explorado da Floresta Amazônica.

Mais de 70% da destruição sofrida pela floresta nos últimos anos ocorreu em Mato Grosso e no Pará. O Instituto do Homem e Meio-Ambiente da Amazônia (Imazon), um centro de estudos, calcula que a região em torno da BR-163 fatura US\$ 900 milhões por ano com a exploração de madeira. Grande parte dessa atividade é exercida de forma ilegal.

É comum encontrar ao longo da estrada serrarias trabalhando de madrugada e caminhões transportando à noite madeira recentemente arrancada da floresta. Trabalhadores em geral contratados sem registro em carteira cortam a madeira sem saber quando receberão o salário. Na época seca do ano, muitas cidades vivem encobertas pela fumaça das queimadas em áreas que já foram desmatadas e agora estão sendo transformadas em pasto.

Madeireiras do norte de Mato Grosso são responsáveis por mais da metade da produção

da região, mas a indústria tem avançado sobre o sul do Pará, onde as condições ruins da BR-163 tornam mais difícil a fiscalização. De acordo com o Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (Inpe), a cidade da região em que o desmatamento foi maior no ano passado é Novo Progresso (PA), situada bem no meio da estrada.

De três meses para cá, o governo começou a agir. O Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) apertou a fiscalização, seus funcionários começaram a percorrer a região de helicóptero e os madeireiros do pedaço já foram multados em cerca de R\$ 4 milhões. Policiais federais também participam das ações.

O esforço até agora se concentrou ao redor de Itaituba, município situado perto do entroncamento da BR-163 com a BR-230, a Rodovia Transamazônica. Ainda faltam recursos para alcançar as partes mais isoladas do Pará. "Estamos tentando demonstrar para a região que o governo não vai tolerar a atividade ilegal", afirma o diretor de proteção ambiental do Ibama, Flávio Montiel.

Essa atividade tem iluminado facetas inesperadas do problema. Uma plantação de maconha foi descoberta numa área de proteção ambiental. Um trator da prefeitura de Trairão foi visto arrastando árvores cortadas sem licença. Muitos madeireiros dizem não se importar com as multas e as exibem nos tribunais como prova de que exerceram atividade econômica em terras cujo título de propriedade reclamam.

Mesmo assim, o aperto na fiscalização parece surtir algum efeito. Madeireiros de Itaituba ameaçaram organizar uma passeata contra o Ibama há algumas semanas, mas recuaram quando foram avisados de que seria melhor se acalmar e esperar o processo de regularização das terras da região. Alguns até procuraram o Ibama para se legalizar.

Um problema sério é que a falta de títulos de propriedade formais impede a maioria dos madeireiros de obter crédito e entrar nos programas de exploração sustentável da madeira que o Ibama promove. "A atividade clandestina só existe por culpa do governo e da burocracia", diz o presidente da Associação Comercial de Novo Progresso, Luiz Dary Bazanella, fazendeiro e distribuidor de bebidas na região.

Muitas pessoas acreditam que o asfalto da BR-163 vai agravar esses problemas, ampliando a exploração predatória dos recursos naturais da região e levando mais devastação à floresta. Mas outras vêem na pavimentação da rodovia uma oportunidade para aumentar o controle sobre as atividades econômicas do lugar e estimular seu desenvolvimento.

Nas partes mais desenvolvidas da região, como o norte de Mato Grosso, várias madeiras levam as questões ambientais a sério e algumas até fazem propaganda de suas credenciais de bom comportamento para conseguir preços melhores pela madeira. As pessoas que vivem ao redor da estrada são as primeiras a observar que ninguém deseja menos o asfalto do que os madeireiros que hoje lucram na informalidade.

Muita gente se incomoda com o repentino aumento da interferência do governo em seus assuntos, depois de décadas de abandono em que a região só prosperou por causa do espírito desbravador dos que chegaram primeiro. "Essa história de destruição da Amazônia é folclore", diz o prefeito de Sinop (MT), Nilson Leitão (PSDB). "É como a

grama no seu jardim, pode cortar que depois ela cresce de novo."

Muito vai depender de como os vários governos envolvidos com a estrada vão lidar com essas questões. O governo do Pará apresentou um plano que amplia as áreas de proteção ambiental do Estado e divide seu território em diferentes zonas de exploração econômica, como as grandes cidades fazem para impedir que o comércio e os bares tirem o sossego das áreas residenciais.

O plano libera 36% do território paraense para as várias atividades econômicas e ainda será discutido na Assembléia Legislativa. Ele tem recebido críticas de empresários locais, que vêem nele uma ameaça ao desenvolvimento de seus negócios. "Há muitos conflitos para resolver", reconhece o secretário estadual de Ciência, Tecnologia e Meio Ambiente, Gabriel Guerreiro.

Existem dúvidas sobre a capacidade dos governos de planejar o desenvolvimento da região e evitar a proliferação das atividades mais nocivas ao meio ambiente. "Haverá uma transição", prevê o biólogo Philip Fearnside, pesquisador do Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia (Inpa). "Muitos que atuam na ilegalidade vão entrar na linha e outros continuarão fazendo a mesma coisa em outros lugares."

No início do mês, Fearnside e outros pesquisadores passaram seis dias percorrendo a região para ver seus problemas de perto. Eles perceberam que boa parte da exploração de madeira hoje se dá a 100 quilômetros ou mais de distância das margens da BR-163, bem longe da atenção do governo. E muitos madeireiros parecem ter deixado a região e se mudado para o Amazonas. "Novas rotas de exploração estão sendo abertas", diz Fearnside.