

| 1019 | REPERCUSSÕES SOCIOAMBIENTAIS NA BR-163 PARAENSE

Marcos Vinícius Velozo da Costa

Resumo

A pavimentação da BR-163 no trecho paraense é uma reivindicação antiga dos agentes do agronegócio para baratear os custos em termos logísticos, visto que, atualmente, são percorridas grandes distâncias para chegar aos portos de escoamento. Porém, o grande desafio é que esta rodovia “corta” a floresta amazônica até chegar a cidade de Santarém, nas margens do rio Amazonas que será o grande escoadouro da produção de grãos e, de certa maneira, todas essas transformações irão repercutir espacialmente nessa região que ainda possui uma fauna e flora exorbitante e que necessita ser preservada. Considerando-se os atuais projetos de asfaltamento da BR-163 no trecho do Pará, é importante detectar as repercussões socioambientais, especialmente em termos do desmatamento, e seus efeitos econômicos, políticos, culturais, sociais e espaciais, envolvendo as populações tradicionais e povos indígenas, sob pressão do avanço das atividades agropecuárias.

Palavras-chave: BR-163, repercussões socioambientais, fronteira, logística de transporte, reorganização territorial.

Introdução

A pavimentação da BR-163 é uma reivindicação antiga e de grande interesse para os agentes do agronegócio localizados no estado de Mato Grosso. Atualmente, a pavimentação da BR-163 encontra-se no PAC (Programa de Aceleração do Crescimento), vinculado ao governo federal como um dos grandes projetos a serem realizados na região Norte e sendo um dos investimentos em rodovias mais expressivos do país, orçado em R\$ 1,45 bilhão, cuja previsão atual é da conclusão da obra no final do ano de 2013. Segundo Fortuna (2006), a economia com o custo do frete poderia chegar de 25 a 30 dólares por tonelada de soja, tendo uma redução de mais de 30% em relação ao preço praticado no trajeto que é feito hoje por rodovia até o porto de Paranaguá.

Entretanto, os investimentos em infraestrutura na região Norte podem agravar ainda mais a situação ambiental, que já é crítica no chamado arco do desmatamento, no qual, uma parte é integrante da área de influência da BR-163. A rodovia Cuiabá-Santarém (BR-163) tem uma extensão de 1.765 km, sendo que a parte asfaltada abrange o trecho entre Cuiabá e Garantã do Norte e alguns trechos no Pará, restando assim 924 km a serem pavimentados, ou seja, mais da metade da extensão total da rodovia.

Dessa maneira, o centro-norte mato-grossense e mais recentemente o sul e o sudoeste do Pará estão sofrendo alterações socioambientais que são repercussões de uma nova logística com a pavimentação da BR-163, onde é necessário avaliar os desdobramentos consolidados, tanto em processo como os esperados, ao longo dessa rodovia, vinculados aos

interesses e estratégias públicas e privadas e detectar como ocorrem os conflitos e como os agentes do agronegócio manipulam para conseguir seus objetivos, já que eles serão os mais beneficiados, uma vez que o escoamento da produção será mais favorável com este novo caminho, reduzindo seus custos e tornando-os mais competitivos internacionalmente.

Cabe destacar que o processo de expansão da fronteira agrícola moderna em direção ao norte do estado de Mato Grosso ocorre em três etapas: a ação intensa das madeiras corresponde à primeira etapa, sobretudo, com a extração seletiva da madeira-de-lei, mais nobre, com alto valor comercial, com ocorrência nas áreas de floresta amazônica e também na floresta de transição, depois se dá a abertura de extensas áreas, ocorrendo às vezes a plantação do arroz com o objetivo de “amansar” a terra, ou a introdução direta de gado para pastagem extensiva e, por fim, a transformação dessas terras em lavouras de grãos. Em alguns casos, há entrada direta da lavoura de grãos, com destaque para a soja, em áreas que foram desmatadas recentemente, mas esta ainda não é uma tendência muito comum.

No caso do Pará, a fronteira em geral se encontra em sua fase preliminar, ou seja, ainda domina o movimento de terras, a especulação, a grilagem, a expulsão de antigos posseiros que viviam principalmente de atividades de subsistência, como a mandioca e o milho. Observa-se um forte movimento de expansão da pecuária extensiva após o desmatamento, a partir do norte de Mato Grosso, enquanto a soja se expande do norte em direção ao sul, nas proximidades do porto de Santarém.

Por essa região se encontrar em uma área com floresta densa e nativa, existe um alto custo ambiental que pode ser gerado, o que justifica a ênfase para a questão do desmatamento, tentando entender os principais determinantes e suas repercussões. A retirada intensiva da vegetação original e a exploração predatória dos recursos naturais apresentam resultados negativos de várias ordens em relação ao meio ambiente.

Além das repercussões ambientais, ocorre também alterações do ponto de vista social uma vez que estas mudanças geram divergências já que existem interesses conflitantes entre os povos indígenas e as populações tradicionais que já ocupam este território e os do agente do agronegócio que observam a região como possibilidade de expansão de suas atividades, possibilitando a reprodução de seu capital.

Estes conflitos se expressam principalmente na questão da terra, onde já é possível visualizar alguns conflitos movidos, por enquanto, apenas pela esperança de que as obras de asfaltamento da rodovia serão concretizadas e que após concluídas podem intensificar ainda mais essas repercussões, tais como a grilagem e a ocupação ilegal de terras

públicas, concentração fundiária e até mesmo a expulsão de grupos indígenas e populações tradicionais.

Esta pesquisa tem como assunto a área sob influência da rodovia BR-163 que está sofrendo transformações recentes desencadeadas pela implantação dessa nova logística. Com a pavimentação da rodovia BR-163 no seu trecho paraense, vai se concretizar uma reivindicação antiga, a ligação em melhores condições entre Cuiabá e Santarém.

Considerando-se os atuais projetos de asfaltamento da BR-163 no trecho do Pará, é importante detectar as repercussões socioambientais, especialmente em termos do desmatamento, e seus efeitos econômicos, políticos, culturais, sociais e espaciais, envolvendo as populações tradicionais e povos indígenas, sob pressão do avanço das atividades agropecuárias.

Repercussões socioambientais

O espaço é o reflexo dos resultados materializados das interações entre os meios naturais e sociais que ocorrem no presente e as heranças do passado. Como ressalta Bernardes e Ferreira (2009), o território reflete os processos de produção de uma determinada sociedade. Desse modo, a análise dos objetos espaciais nos ajuda a entender as relações sociais e o valor do espaço, no mundo capitalista atual, é medida através da qualidade, quantidade e variedade dos recursos naturais existentes e disponíveis em um determinado território.

O espaço carrega em si, as complexas relações sociais existentes no mundo atual e heranças do que ocorreu no passado daquele território. O que verificamos são as possíveis mudanças dessas relações no sudoeste paraense com a pavimentação da rodovia Cuiabá-Santarém uma vez que com as mudanças dos atores sociais, com a entrada dos representantes do agronegócio e a expulsão das populações tradicionais, as relações e repercussões naquele espaço serão de outra ordem.

É importante ressaltar, como elucida Fortuna e Costa (2010), a implantação das redes técnicas eficientes, neste caso o asfaltamento da BR-163 paraense não depende somente de vultosos investimentos, já que a concretização desse desejo dos agentes ligados ao agronegócio ocorre também pelas suas articulações políticas e econômicas entre eles e as diferentes esferas governamentais. Com isso, todas essas repercussões são engendradas pelo desejo dos representantes do capital.

Dessa maneira, procuramos apreender as repercussões socioambientais nesse território devido às mudanças recentes com o asfaltamento da BR-163, no seu eixo Cuiabá-

Santarém. Acreditamos que estas poderão se repercutir sobre a preservação do meio natural em uma região de grande riqueza, de alta biodiversidade e de grande interesse internacional devido aos recursos existentes, daí a preocupação nesses estudos com a situação do desmatamento e com as condições atuais das unidades de conservação e territórios indígenas existentes na região.

Outras repercussões se refletem no meio social com a geração de inúmeros conflitos com diversos motivos, que na verdade acontecem devido ao aumento do valor da terra por conta da maior acessibilidade da região possibilitada pelo asfaltamento e por novos interesses dominantes em relação ao uso desse território. Daí a preocupação de verificar a atuação do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA), órgão governamental responsável, de acordo com seu site institucional, por “implementar a política de reforma agrária e realizar o ordenamento fundiário nacional, contribuindo para o desenvolvimento rural sustentável.” O sudoeste paraense constitui um grande desafio para esse órgão no intuito de proteger a população que já ocupa essa região dos interesses daqueles que querem promover o caos a fim de tirar proveito do uso da terra para a reprodução do seu capital.

Portanto, o asfaltamento do trecho de 900 km da BR-163 paraense trará repercussões socioambientais de várias ordens para toda a área de influência da rodovia Cuiabá-Santarém. Essas mudanças já podem ser percebidas através da análise de dados que refletem a situação atual e nos possibilita criar hipóteses do que poderá ocorrer na região nos próximos anos.

As consequências do avanço da fronteira: o desmatamento

Por essa região encontrar-se em uma área com floresta densa e nativa, existe um alto custo ambiental que pode ser gerado com a pavimentação da rodovia Cuiabá-Santarém no seu trecho paraense, o que justifica a ênfase para a questão do desmatamento, tentando entender os principais determinantes e suas repercussões. A retirada intensiva da vegetação original e a exploração predatória dos recursos naturais apresentam resultados negativos de várias ordens em relação ao meio ambiente.

Entre as etapas de consolidação dessa nova fronteira, representada pela entrada do agronegócio com novas técnicas que atingem tanto a questão do trabalho como a do meio ambiente, o primeiro passo foi à retirada da vegetação original. Com a execução dessa etapa, desencadearam-se vários impactos negativos irreversíveis como a perda da biodiversidade, aumento do processo erosivo, dentre outros. É importante elucidar que todas essas

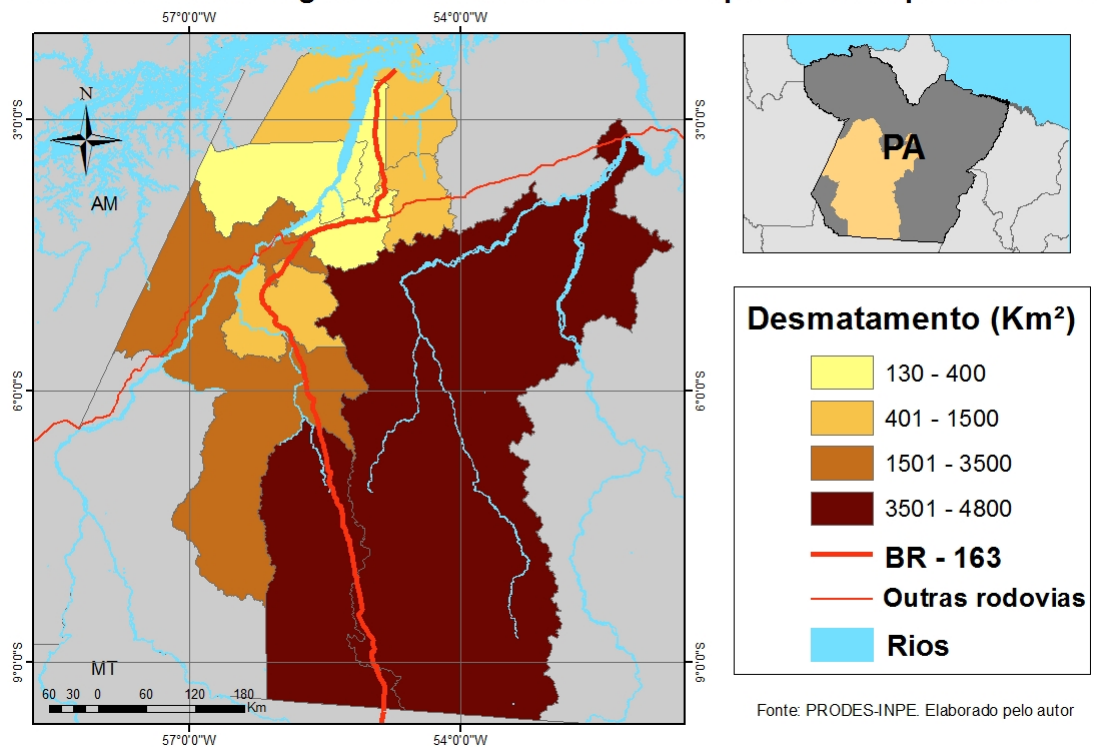
repercussões devem ser vistas de forma sistêmica, já que afetam tanto o meio natural como o social. Porém, para entendermos as nuances de todo o processo que está ocorrendo no sudoeste paraense, é necessário verificarmos algumas particularidades, dentre elas, o desmatamento.

Historicamente, as grandes obras viárias nos demonstram são geradores de grandes impactos, em relação ao desmatamento. Seja no tocante à obra em si, com sua construção e “abertura”, ou ainda devido às consequências deste processo, já que com uma maior acessibilidade, estas áreas passam a se integrar ao processo produtivo. Com isso, essas repercussões podem se estender por uma longa faixa no entorno do eixo viário principal e dos secundários que são construídos para a realização das conexões.

Na figura 1, podemos analisar a área desmatada em km² por cada município da área de estudo no período entre 2000 e 2010. A metodologia que utilizamos, a partir dos dados do INPE sobre desmatamento, ocupa-se da análise da área de incremento de desmate ano após ano, em detrimento da área total desmatada naquele determinado ano. Com isso, foi possível analisar apenas a área desmatada no período entre 2000 e 2010, de maior relevância para a pesquisa.

Figura 1

Desmatamento na região sob influência da BR-163 paraense no período 2000/10



Através da soma das áreas de incremento de desmatamento, ano após ano, do ano de 2000 até 2010, chegamos à área total desmatada nesse período, sendo assim é possível analisar em quais municípios as taxas de desmatamento encontram-se mais altas durante esse intervalo de tempo. Em relação ao período entre 2000 e 2010, foram desmatados 12.468,9 km², ou seja, 3,77% da área total dos nove municípios da área de estudo sob influência da BR-163 paraense, enquanto que em todo o estado do Pará, nesse mesmo período, foram desmatados 77.109 km², o que corresponde a 6,17% da área territorial desse estado. Tanto na área de estudo como em todo o estado do Pará, as maiores taxas de incremento ocorreram no período entre 2003 e 2005.

Os municípios com os maiores rebanhos bovinos são os que possuem as maiores taxas de incremento de área desmatada. Na região de influência da BR-163 paraense ocorreu um aumento do rebanho bovino no período de 2000 a 2004. Após 2004, o número de cabeças permaneceu sem crescimento. Esse período coincide com as taxas de incremento do desmatamento nesses municípios, que são maiores entre 2000 a 2004 e diminuem após esse período. Esses municípios são os de Altamira e Novo Progresso que tiveram 4701,6 km² e 3532,4 km² de área desmatada durante toda a última década. Essas áreas representam 2,94% de todo o território do município de Altamira e o caso mais alarmante, que é o do município de Novo Progresso que essa área desmatada nesse período corresponde a 9,25% de toda a área desse município. É importante ressaltar que 1/10 da área total desse município foi desmatada somente entre os anos de 2000 e 2010.

Em termos percentuais, além do caso do município de Novo Progresso, que teve as maiores taxas de desmatamento registradas nos anos de 2002, 2003 e 2004 correspondendo, segundo dados do INPE, respectivamente, 1,71%, 0,99% e 1,94% de toda a área do município. Outro caso grave é o do município de Placas que é limítrofe dos municípios que são o polo sojífero da região, Santarém e Belterra. Em 10 anos, foram desmatados, 7,10% da área total desse município, sendo que as maiores taxas foram observadas nos anos de 2004 e 2008 e se configura atualmente como o município que teve a maior área desmatada em porcentagem total em relação aos nove municípios da área de estudo. Mais um município que tem uma dinâmica parecida com a de Placas, é o de Rurópolis que teve 5,50% de sua área total desmatada na última década e que possui limites com o município de Placas e Belterra, demonstrando, assim, uma tendência na região.

Nesse sentido, o que podemos verificar é que em toda essa área tivemos dois períodos distintos. Entre 2000 e 2004, houve um crescimento nas taxas de incremento de desmatamento coincidindo também com o aumento da produção de madeira em tora,

segundo registros oficiais representados pelo IBGE. Enquanto no período posterior ocorre um decréscimo da quantidade de área desmatada anualmente. Podemos ver que, boa parte desse desmatamento diminuiu devido às operações que o Estado fez na região no período de 2004 e 2005.

No estado do Pará, esse decréscimo de áreas desmatadas a partir de 2005 tem forte relação com a crise na produção madeireira e com uma relativa baixa nos preços do mercado internacional da soja e da carne bovina, visto que o desmatamento na Amazônia tem grande correlação com a dinâmica das atividades agropecuárias. Neste ano, Veríssimo *et. al.*(2006) afirma que ocorre uma crise na produção madeireira paraense pela falta de definição fundiária em regiões do Estado e pela falta de áreas designadas para fins ligados à produção florestal.

Como o que ocorre no estado de Mato Grosso, se reflete no Pará, e ainda de forma mais intensa, na área de estudo dessa pesquisa, outras explicações para esse decréscimo, como alerta Micol *et. al.* (2008) pode ser lida no êxito de políticas de controle que foram implementadas no decorrer desses anos pelos órgãos ambientais. Nesse período, houve criação de áreas protegidas, monitoramento mais efetivo e intensificação da fiscalização de desmatamento na região.

O fato que marcou o início desse período foi a Operação Curupira, a maior operação policial de investigação de crimes ambientais realizada na Amazônia. Em junho de 2005, a Polícia Federal, junto com Ministérios Públicos Federais, Estaduais e com o auxílio do Ministério do Meio Ambiente, identificou e prendeu 230 pessoas, dentre eles funcionários federais que estavam atrelados à comercialização ilegal de madeira. Devido a essa operação, durante mais de seis meses houve uma paralização do setor florestal, já que o Ibama não emitiu mais licenças. Com isso, essa operação que foi intensa no estado de Mato Grosso, teve reflexos no estado do Pará, sobretudo na cidade de Novo Progresso com grande ligação da atividade madeireira realizada em Mato Grosso.

Com a promulgação, em 2006, da Lei nº 11.284, pelo então presidente Lula, que dispõe sobre a gestão de florestas públicas para produção sustentável, foi determinado que os licenciamentos florestais em áreas privadas e públicas dos estados sejam feitos pelo órgão estadual ligado ao SISNAMA (Sistema Nacional do Meio Ambiente). No caso do Pará, esta responsabilidade ficou sob as atribuições da Secretaria de Estado do Meio Ambiente (SEMA). Devido a pouca representatividade desse órgão frente à estrutura do Ibama, houve uma queda no número de liberações de planos de manejo florestal sustentável, afetando o setor madeireiro da região.

No decorrer dos últimos anos, verificou-se uma retração na atividade madeireira e também uma redução no desmatamento. Uma das maneiras que o Estado encontra para cessar o desmatamento é a delimitação de áreas que estarão vinculadas a um uso restrito ou aquelas que são chamadas de “intocadas”, daí a criação das unidades de conservação (UC's). Outra destinação de uso restrito é para a preservação de um território historicamente herdado que é o caso das terras indígenas (TI's).

As unidades de conservação e as comunidades indígenas como instrumentos de resistência

A área de influência da BR-163 corresponde a 974 mil km² abrangendo parte dos estados do Mato Grosso, Pará e Amazonas. Segundo o Instituto Socioambiental (ISA), as áreas protegidas correspondem a 27% da área total, isto quer dizer que mais de ¼ estão sob responsabilidade do Estado. Portanto, esta obra deverá gerar fortes impactos sobre essa região, que já é demarcada e relativamente protegida, o que não é suficiente para garantir sua preservação.

No mundo, a criação dessas áreas protegidas pelo Estado começou a ocorrer no século XX devido às consequências das atividades humanas conseguirem alcançar até mesmo os lugares mais remotos. Com isso, a eterna vigilância para a preservação desses locais se tornou necessária, já que devido a interesses individuais, o coletivo pode ser prejudicado. Cunha e Coelho dizem que,

A regulação do estado, não apenas determinando as regras para a exploração dos recursos naturais, como também tornando públicas propriedades comuns, passou a ser proposta como solução para a contradição entre os interesses individuais de quem explora um determinado recurso e os interesses coletivos de todo o grupo de usuários e da sociedade em geral. (CUNHA; COELHO, 2009, p. 59).

No caso brasileiro, foi a partir da década de trinta que começaram a ser criados diversos instrumentos legais voltados para a criação e gestão de espaços protegidos. Atualmente, podemos afirmar que o modelo de espaços a serem protegidos no Brasil, está centrado em três dispositivos legais: o Código Florestal de 65, o Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza (SNUC) e o Plano Nacional de Áreas Protegidas (PNAP). Na figura 2, temos um quadro síntese sobre os tipos de áreas protegidas no país.

Figura 2

Tipos de áreas e sua legislação pertinente		
ESPAÇOS OU ÁREAS PROTEGIDAS		
ÁREAS DE PRESERVAÇÃO PERMANENTE (APP), TERRAS INDÍGENAS, RESERVA LEGAL (RL)	UNIDADES DE CONSERVAÇÃO (UC)	TERRITÓRIOS QUILOMBOLAS
Código Florestal (1965)	Lei do SNUC (2000) com 12 categorias	Decreto PNAP (2006)

Adaptado de MUSSI e MOTTA (2006).

Conforme demonstra a figura 2, as áreas de preservação permanente (APP), as terras indígenas e as reservas legais (RL) estão regidas segundo o código florestal, de 1965 que ainda está em vigor, devido à demora na votação do novo código florestal. Os territórios quilombolas estão regidos pelo Plano Nacional de Áreas Protegidas (PNAP), que é um Decreto Presidencial nº 5758 de 13 de abril de 2006 que se propõe a ser um instrumento fundamental para atingir metas de redução da perda da biodiversidade por meio da consolidação de um sistema ampliado de áreas protegidas.

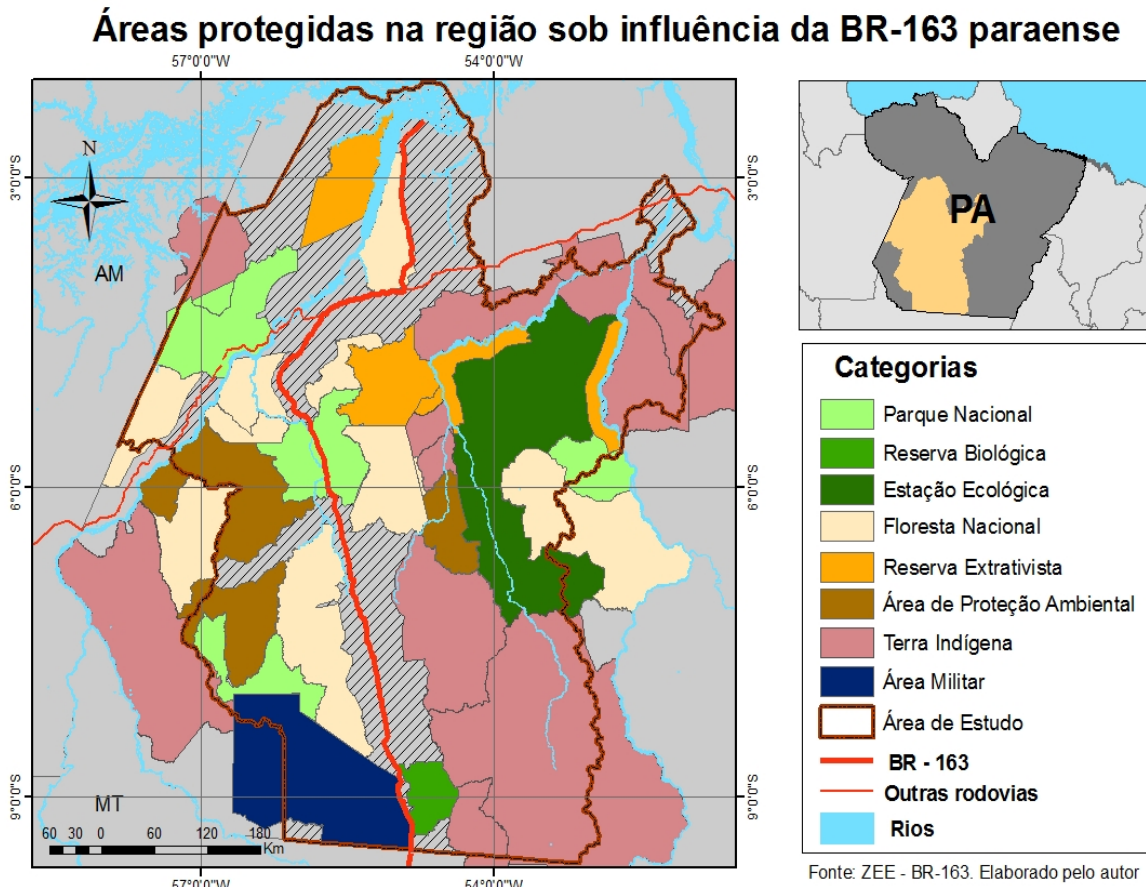
Conforme dados obtidos na Secretaria de Meio Ambiente do estado do Pará (SEMA), o retrato territorial do estado do Pará em 2010 era de que 57% de todo o seu território estava composto por áreas protegidas. Para contabilizar esse valor, 24,8% do território paraense são de terras indígenas e 32% de unidades de conservação. Dentro do universo das UC's, 10,2% representam unidades de proteção integral que tem o intuito da preservação e 22,8% são de uso sustentável de caráter conservacionista.

Dentro do limite dos nove municípios da área de estudo, como pode ser visto na figura 03, podemos encontrar em relação as terras destinadas a proteção integral, uma estação ecológica (Terra do Meio), quatro Parques Nacionais (da Amazônia, do Jamanxim, do Rio Novo e da Serra do Pardo) e uma reserva biológica (Nascentes da Serra do Cachimbo). Com isso, as áreas destinadas à proteção integral representam 34,67% de toda a área protegida da região, totalizando 61.896 km².

Em relação às áreas de uso sustentável que possuem 96.681 km², correspondendo a mais da metade (54,15%) das áreas protegidas, podemos encontrar duas áreas de proteção ambiental (Tapajós e Triunfo do Xingu), sete florestas nacionais (de Altamira, de Itaituba I, de Itaituba II, do Amana, do Jamanxim, do Tapajós e do Trairão),

uma estadual (de Iriri) e quatro reservas extrativistas (Rio Iriri, Riozinho do Anfrísio, Tapajós-Arapiuns e do Rio Xingu).

Figura 3



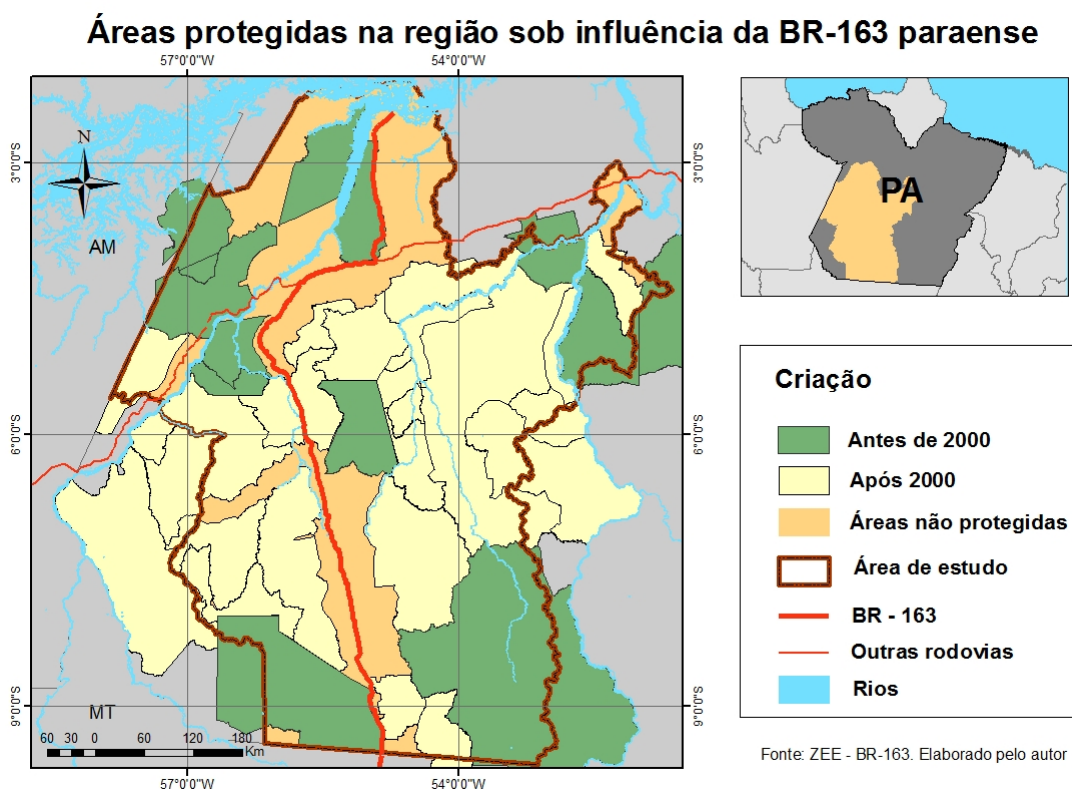
As reservas indígenas são as de maior número e maior abrangência na região. As catorze unidades ocupam 82.720 km², representando 32,13%, ou seja, aproximadamente 1/3 de toda a área de proteção ambiental. Na área de estudo, quase todas as terras indígenas se localizam no município de Altamira, o maior do Brasil, cuja área territorial tem a maior taxa de áreas destinadas à proteção e conservação dos nove municípios estudados.

É importante observar que as reservas indígenas são um eficiente mecanismo de ordenamento territorial para o controle do avanço de atividades que são as possíveis causadoras de desmatamento. No caso do sudoeste paraense, essas reservas podem influenciar no avanço das áreas voltadas para as pastagens, sobretudo a criação bovina. Entretanto, as dificuldades de fiscalização e aplicação da legislação pertinente ao tema

demonstram que a utilização dessas reservas como um mecanismo de ordenamento territorial é frágil, na medida em que são encontradas essas complicações.

Como podemos observar na figura 04, somente 46% de todo esse território não possuem delimitação com fins protecionistas. Existem 38 áreas delimitadas que possuem alguma parte de seu território dentro dos limites dos nove municípios da área de estudo. Dentre essas, constam as unidades de conservação, as terras indígenas e a Área Militar do Cachimbo. Essas áreas representam 54% da área total. É importante salientar que dentre essas 38 delimitações, apenas 14 foram criadas antes do ano 2000 (representadas pela coloração verde no mapa). Após esse ano, tivemos a demarcação da Terra Indígena Panará em 2002 e as outras 23 áreas foram criadas no decorrer do Governo Lula (coloração amarela).

Figura 4



A partir desse período intensificaram-se as propostas do asfaltamento da BR-163 paraense e, em 2004, através de um decreto foi criado um Grupo de Trabalho Interministerial envolvendo mais de 20 ministérios para a elaboração do “Plano de Desenvolvimento Regional Sustentável para a Área de Influência da Rodovia BR-163 Cuiabá - Santarém”. Assim, podemos verificar certo esforço governamental na preocupação de possíveis repercussões que esse asfaltamento traria. Dessa maneira, a criação de inúmeras áreas de

proteção em apenas uma década repercutiu em um corredor de áreas não protegidas nas proximidades das margens dessa rodovia federal. Como pode ser visto na figura 4, conforme afastamo-nos da rodovia, todas as áreas são protegidas.

Como foi possível verificar na área de estudo, houve um aumento significativo de unidades de conservação na última década. Entretanto, essa condição não foi exclusiva dessa área. Segundo o Ministério do Meio Ambiente (MMA), entre 2001 e 2010 o número de unidades de conservação no país aumentou em mais de 83%. Porém, a partir de 2011 essa tendência para de crescer. No governo Dilma Rousseff, até o momento nenhuma unidade de conservação foi criada. Pelo contrário, em uma ação representada pela Medida Provisória 558/2011, foram feitas alterações nos limites de três Parques Nacionais e da Floresta Nacional de Itaituba I e II, Floresta Nacional do Crepori e da Área de Proteção Ambiental do Tapajós com o intuito de viabilizar a construção do Complexo Hidrelétrico Tapajós, afetando diretamente as áreas protegidas dentro dos limites da região da nossa pesquisa.

A importância da verificação do desmatamento em áreas que, segundo as políticas territoriais estariam relativamente protegidas, se tornam necessárias devido às manobras existentes e que são alertadas por Fortuna e Costa,

“Retiradas de áreas indígenas e unidades de conservação de jurisdição federal, a madeira sofre um processo denominado “esquentamento”. Esse processo tem a função de promover a legalização da madeira, ainda que aparentemente. Algumas empresas sequer trabalham com a atividade madeireira pagam propinas aos servidores públicos a fim de obter planos de manejo. Logo, essas empresas passam a ter o Guia Florestal, uma espécie de certificado para negociar o produto, mesmo sem possuir áreas de extração.” (FORTUNA; COSTA, 2010, p. 112).

No caso da rodovia Cuiabá-Santarém, a existência das unidades de conservação e das comunidades indígenas, que podem ser encarados como fatores de controle criados pelo Estado com o objetivo de conservar o meio ambiente e o território dos índios, outras atuações devem ser observadas. Além da legislação territorial que assegura esses direitos e a elaboração de zoneamentos ecológicos econômicos e da criação dessas unidades de uso restrito, é necessário que ocorram fiscalizações florestais e possíveis sanções financeiras, como multas e restrição de crédito, para que assim o meio natural consiga ser conservado. Dessa maneira, as unidades de conservação e as terras indígenas estão sendo instrumentos eficazes com o intuito de conter o desmatamento, em contrapartida aos problemas

relacionados às questões fundiárias e a insuficiência de um monitoramento e fiscalização mais eficazes.

Os conflitos fundiários: reflexo da ausência do Estado

Além das repercussões ambientais, ocorrem também alterações do ponto de vista social. As mudanças geram divergências devido à existência de interesses conflitantes entre os povos indígenas e as populações tradicionais que já ocupam este território e as intenções dos agentes do agronegócio que observam a região como possibilidade de expansão de seus investimentos, possibilitando a reprodução de seu capital.

Estes conflitos se expressam principalmente na questão da terra, onde já é possível visualizar alguns conflitos movidos, ainda que apenas pela esperança de que as obras de asfaltamento da rodovia sejam concretizadas. Após a conclusão destas as tensões na região podem intensificar-se ainda mais. Além disso, situações já observadas na região, tais como a grilagem e a ocupação ilegal de terras públicas, concentração fundiária e até mesmo a expulsão de grupos indígenas e populações tradicionais, também deverão ter sua incidência aumentada.

No mundo atual, verificamos a construção de uma sociedade na qual ao mesmo tempo, em que o estudo dos fenômenos demandam compreensões planetárias e muito complexas, essas estão baseados em interesses individualistas que se direcionam para a degradação da qualidade da vida humana em termos ambientais e sociais. Como analisa Morin,

Uma sociedade em que indivíduos e grupos tem muita autonomia e que, evidentemente, há desordens e liberdades, no limite ela se destrói, pois os indivíduos e grupos não tem mais relações entre si. Pode-se manter a coesão da sociedade por meio de medidas autoritárias, mas a única maneira de salvaguardar a liberdade é que haja o sentimento vivido de comunidade e solidariedade, no interior de cada membro, e é isso que dá uma realidade de existência a uma sociedade complexa. Portanto, a solidariedade é constituinte dessa sociedade. (MORIN, 1997, p.22)

O interesse dos agentes do agronegócio, representados em primeiro plano, pelos pecuaristas se sobrepõem àqueles que já ocupam terras no sudoeste paraense, estando claro o avanço da fronteira do capital onde ocorrem mudanças e transformações sociais significativas enquanto um estopim para o acirramento de conflitos. A construção de

infraestruturas, como o asfaltamento da rodovia Cuiabá-Santarém, acarretando em mudanças no uso do solo e incremento do valor da terra, devido o aumento da procura e as benfeitorias possibilitadas pela maior acessibilidade acabam sendo o insumo para a movimentação dessa fronteira. A partir do momento que o preço da terra se valoriza, os mais desfavorecidos são excluídos desse processo e aqueles que possuem maior poder aquisitivo restringem o acesso da terra ocorrendo, muitas vezes, mudanças no sistema de produção, com uso de maquinários e aplicação intensiva de capital. Assim, podemos perceber que a fronteira gera uma substituição de um modelo ligado ao trabalho, representados pela população tradicional, para o capital, demonstrando a presença do agronegócio.

Como nos recorda, Haesbaert e Porto-Gonçalves (2006), Chico Mendes teve uma função primordial nas denúncias sobre a devastação que estava ocorrendo na construção da BR-364, que como a rodovia Cuiabá-Santarém, tem em seu trajeto a floresta Amazônica. Alertando ao mundo que o capital do primeiro mundo estava financiando essa destruição. Por meio de uma grande repercussão internacional, demonstrou que novos protagonistas, que até então estavam acuados pelo poder mundial poderiam alertar sobre a opressão que o próprio Estado nacional, no caso o brasileiro, executava contra populações tradicionais e comunidades indígenas, já que os interesses deste, em muitos casos, estão a favor dos grupos mais poderosos. Essa demonstração nos leva a pensar, como Haesbaert e Porto-Gonçalves nos define que “a luta de classes ganha novos contornos até porque os “de baixo” também começam a fazer política externa” (2006, p. 125). Nesse caso, são os agentes ligados a resistência que ganham repercussão internacional.

Os conflitos no campo na Amazônia Legal surgem pela indefinição de quem é o dono da terra. De um lado estão as comunidades tradicionais, representados pelos posseiros, que não possuem a escritura da terra. Do outro, fazendeiros, madeireiros e grileiros. Por isso, os programas que visam a regularização fundiária são importantes para a resolução desses impasses e na redução do número de conflitos na região. O que é importante entendermos, conforme esclarece Becker, é

“o confronto entre dois modos de pensar e utilizar a terra, um que se articula em torno da noção de direitos de posse gerados pelo trabalho e outro que se baseia na noção de propriedade privada que supõe um vínculo jurídico formal e mercantil com a terra, independente do trabalho. Duas lógicas, duas formas de relacionamento opostos, incompatíveis – a primeira constituindo o núcleo do modo espontâneo de ocupação dos

camponeses/posseiros, a segunda, o cerne da frente capitalista, simultânea ou posterior.”
(BECKER, 1988, p. 64)

Assim, verificamos dois processos distintos, já que a população tradicional presente no sudoeste paraense tinha como intuito ocupar as terras livres, para que através de seu trabalho sobre a terra, ela possa conseguir o seu sustento. Esta lógica é diferente do modo de produção capitalista que tem interesse em se instalar na região, e vê a terra como uma mercadoria que através de economias de escala podem aumentar os lucros de seu capital. Conforme, a fronteira do capital avança sobre a região, ela tem interesse em expulsar o posseiro que enxergam a terra somente como instrumento de trabalho. Estes, por sua vez, criam resistências e começam a lutar causando os conflitos na região.

De acordo com dados da Comissão Pastoral da Terra, o número de casos referente a violência contra pessoa tem registrado maior número nos municípios de Altamira, Novo Progresso e Santarém, justamente os municípios que verificamos a expansão das atividades que tem ligação direta ou indireta com os interesses do agronegócio. No caso de Santarém, é o município que possui expansão na área plantada de soja.

Em Altamira e Novo Progresso, com a movimentação da fronteira para a consolidação do agronegócio, a tendência é o aumento desses casos, se o governo não intervir com o intuito de proteger a população que ali reside. Somente esses dois municípios, responderam por 8,60% dos ameaçados de morte em relação ao estado do Pará no período de 2000 a 2010. Em relação às áreas de conflito, o município de Altamira abrange mais da metade dos casos na área de estudo. Em assassinatos, Altamira e Novo Progresso abrange quase a totalidade e na tentativa de assassinatos, os 2 casos que foram registrados pela CPT na última década foi em Altamira.

Enfim, para que não ocorra o que podemos ver atualmente no leste do Pará e no estado de Maranhão, as autoridades governamentais deverão intervir, com uma atuação forte do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA), no que concerne a regularização fundiário, desafio proposto no “Plano de Desenvolvimento Regional Sustentável para a Área de Influência da Rodovia BR-163 Cuiabá – Santarém” que objetiva trazer desenvolvimento econômico com ganhos em aspectos sociais e sem gerar grande ônus ambiental.

Desmatamento e conflitos: a realidade da Amazônia

Nesse trabalho, a busca foi entender que tipos de repercussões socioambientais essa nova logística já vem trazendo para a região já que o espaço é o reflexo da interação do homem com a natureza. Com uma nova dinâmica capitalista, verificamos modos distintos no tratamento da terra. Como elucida Bernardes (2009), quando fala do Vale do Araguaia, nessa região podemos verificar também, de certa maneira, a relação do chamado progresso que vem junto com a modernidade e o chamado atraso, do modelo tradicional.

Porém, cabe esclarecer que esses só são modos diferentes do tipo de uso do território, cada qual com o seu nível de complexidade em termos históricos, do tipo de exploração da terra e de sua organização social. Mas, como esclarece Bernardes (2009), as visões sobre o progresso e a modernidade são distintas, já que de acordo com os valores de cada indivíduo, para uns a entrada da agricultura moderna com suas técnicas e máquinas é o melhor caminho a ser alcançado mas para outros esse tipo de modernização que acarretará em repercussões sociais e ambientais não é desejável. Por isso, ocorrem as resistências.

De acordo com Fortuna e Costa (2010), a sociedade local conjuntamente com organizações governamentais alertam a nível nacional e internacional sobre a necessidade de recursos financeiros que visem dar apoio à agricultura familiar e as populações tradicionais. Além disso, estes também alertam sobre a necessidade de medidas que auxiliem a queda nas taxas de devastação florestal e exploração predatória dos recursos naturais. A existência dessas reivindicações é justificada pela ausência ou ineficácia histórica das políticas públicas na região.

Os conflitos gerados devido à existência de interesses conflitantes entre as comunidades indígenas e as populações tradicionais em relação aos interesses dos agentes do agronegócio que observam a região como possibilidade de reprodução de seu capital já podem ser visualizados, sobretudo em Altamira e Novo Progresso, municípios onde está ocorrendo o aumento da criação bovina.

Com isso, essa região com tamanho territorial maior do que muitos países no mundo, devido a ausência histórica do Estado brasileiro e a imensa riqueza de biodiversidade constitui um grande desafio, sendo uma oportunidade ímpar para que o governo brasileiro possa responder sobre as possibilidades de viabilizar o chamado desenvolvimento sustentável para a região.

Referências bibliográficas

BECKER, B. K. 1988. Significância Contemporânea da Fronteira: uma interpretação geopolítica a partir da Amazônia Brasileira. In: *Fronteiras*. AUBERTIN, C., Paris: ORSTOM.

BERNARDES, Júlia A. 2009. Modernização: a lógica do capital e o direito dos excluídos. In: BERNARDES, J. A.; ARRUZZO, R. C. *Novas fronteiras da técnica do Vale do Araguaia*. Rio de Janeiro: Arquimedes Edições.

BERNARDES, J. A.; FERREIRA, F. P. de M. 2009. Sociedade e Natureza. In: CUNHA, S. B.; GUERRA, A. J. T. (Orgs.). *A Questão Ambiental: diferentes abordagens*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil.

CUNHA, H. L. e COELHO, M. C. N. 2009. Política e Gestão Ambiental. In: *A questão ambiental: diferentes abordagens*. CUNHA, S. B. da e GUERRA, A. J. T. 5ª ed., Rio de Janeiro: Bertrand Brasil.

FORTUNA, D. da S. 2006. *Circulação e territorialidade econômica: o (re) ordenamento territorial no eixo médio mato-grossense da BR-163 (Cuiabá-Santarém)*. Tese de doutorado apresentada ao Programa de Pós Graduação em Geografia da UFRJ. Rio de Janeiro: UFRJ.

FORTUNA, D. S.; COSTA, M. V. V. 2010. (Re) ordenamento territorial no eixo da Rodovia Cuiabá-Santarém: circulação, desmatamento e dinâmica regional. In: BERNARDES, J. A.; ARACRI, L. A. S. *Espaço e circuitos produtivos: a cadeia carne/grãos no cerrado mato-grossense*. Rio de Janeiro: Arquimedes edições.

HAESBAERT, R.; PORTO-GONGALVES, C. W. 2006. *A nova des-ordem mundial*. São Paulo: Editora UNESP.

MICOL, L. et al. 2009. *Transparência Florestal ato Grosso: Análises do desmatamento e da gestão florestal*. Ano I, nº 1, 2007/2008, Cuiabá: ICV.

MINISTÉRIO DA INTEGRAÇÃO NACIONAL. 2004. *Plano de desenvolvimento sustentável para a área de influência da BR-163*. Brasília.

MORIN, E. 1997. *Roda Viva. O Brasil passa por aqui*. SP: Cultura Marcas.

MUSSI, S. M.; MOTTA P. C. S. *Unidades de Conservação: as áreas protegidas mais importantes para a conservação da biodiversidade*. Disponível em: <http://www.ivt-rj.net/sapis/2006/pdf/SultaneMussi.pdf> . Acesso em: 15 jan. 2012.

VERISSIMO, et al. 2006. *Áreas para produção florestal manejada: detalhamento do macrozoneamento ecológico econômico do Estado do Pará*. Relatório para o governo do Estado do Pará. Belém; Imazon.