

BR-163 – IMPACTOS AMBIENTAIS E TENDÊNCIAS

GEHRING, Poliane Regina, Acadêmica do 3º Semestre do curso de Ciências Contábeis, UNEMAT, Campus de Sinop – MT.

Resumo: Sobre o projeto de pavimentação do trecho que liga Cuiabá – MT á Santarém – PA, a rodovia BR-163, na Amazônia brasileira, pretende criar uma ligação efetiva entre o norte de Mato Grosso e Santarém. A estrada resultaria em economias substanciais no custo do transporte para a crescente exportação de grãos do norte do estado do Mato Grosso, bem como para os produtos manufaturados transportados de Manaus em direção ao sul do Brasil. Ao mesmo tempo, a pavimentação da BR-163 é potencialmente causadora de danos ambientais que acarretam em custos bastante significativos, por estimular o desmatamento ao longo da estrada. Esse artigo quantifica os ganhos econômicos privados e os custos ambientais da obra em dois cenários. O primeiro se baseia na hipótese que as taxas de desmatamento seguem o padrão de outras estradas pavimentadas na Amazônia, com baixa implementação e a criação de normas ambientais. O segundo assume um maior investimento do governo, reduzindo o desmatamento por causa da pavimentação da estrada.

Palavras-chave: Pavimentação, danos ambientais, desmatamento.

BR-163 – IMPACTOS AMBIENTAIS E TENDÊNCIAS

O grande questionamento sobre a pavimentação da BR-163 que liga Cuiabá - MT a Santarém – PA, é objeto de muitos debates não só em nível local como entre o poder político central e as grandes multinacionais que funcionam em uma região, onde o crescimento é acelerado.

Como no Centro-Oeste brasileiro a expansão da agricultura é extensiva, e principalmente na região central de Mato Grosso, o eixo irá tornar-se uma das mais importantes vias de circulação para os principais produtos cultivados nesta região, como a soja, o algodão, o milho e o arroz.

Pois realmente este trecho em algumas épocas do ano, é sem dúvida sem condições de trafegar, ou seja, é muito ruim, no período chuvoso, fica muito difícil para os transportadores, que acabam ficando dias nas estradas, podendo até perder a carga, além dos prejuízos com o veículo. Sendo assim, o asfaltamento dos quase 900 km que separam o norte de Mato Grosso do porto de Santarém é apresentado por economistas como um projeto estratégico para romper o isolamento e possibilitar um melhor desenvolvimento da região. Entretanto, esse projeto cria intensos debates sobre os possíveis impactos negativos para a região, principalmente em meios acadêmicos e políticos que o consideram como uma ameaça social e ambiental.

O sonho de algumas pessoas, empresários, agricultores é realmente o asfaltamento deste eixo, que ainda resta muito, tornaram-se nos últimos anos, reivindicações de vários setores econômicos regionais, os quais dizem que a obra poderia facilitar e baratear o escoamento da produção agropecuária do norte do Mato Grosso em direção ao rio Amazonas. Além disso, a pavimentação da rodovia também poderia encurtar o transporte dos produtos eletro-eletrônicos produzidos na Zona Franca de Manaus até os grandes centros da região Sul, e assim os agricultores familiares, querem que isso se realize, querem que haja política e antecipem as obras, para trazer os benefícios que ela promete.

A preocupação sobre o tema também ganhou espaço dentro de organizações não-governamentais que atuam no Mato Grosso. Entre elas, o Instituto Socioambiental (ISA), que, há dez anos, já desenvolvia projetos na região do Parque Indígena do Xingu e de seu entorno lançou a campanha que tem o objetivo principal de proteger e recuperar as nascentes e as matas ciliares do rio Xingu no Mato Grosso.

Os adversários do projeto do asfaltamento da BR-163 apóiam-se cerrado do Centro-oeste, em que a abertura de estradas e seu asfaltamento freqüentemente provocaram movimentos de acumulação e de especulação fundiária. Além disso, enfatizam que, se

por um lado o projeto pode melhorar a circulação da produção agrícola, por outro lado pode acarretar uma exploração intensiva e perigosa dos recursos naturais, com uso desenfreado de terras públicas por interesses privados e aumento da violência tanto no meio urbano quanto no rural. Pode ocorrer também a degradação acelerada de terras de floresta e de cerrado em zona de monocultura empobrecer os solos e limitar as futuras opções econômicas de toda a região. Também é provável que haja conflitos fundiários que a ampliação das áreas agrícolas e a intensificação de seu cultivo vão gerar, principalmente na região sul do Pará.

Os adversários do projeto questionam também se a curto e médio prazo o modelo agroindustrial é realmente uma via compensadora. Não seria prudente refletir sobre o processo de ocupação dos solos, que, segundo eles, está se fazendo de forma tão desordenada que constitui um risco real para os recursos naturais renováveis e para as populações locais? Também se pergunta como serão repartidos socialmente os rendimentos gerados pelas culturas extensivas e em que as culturas de exportação podem contribuir para o desenvolvimento dos produtos locais não exportáveis e para reduzir as desigualdades sociais no país. Essas questões contribuem para posicionar o debate sobre o papel da globalização, que por um lado pode apresentar oportunidades de inserção, mas por outro lado pode acelerar o processo de exclusão. A conjunção desses argumentos mostra um contexto desfavorável para os pequenos produtores, que pressionados pelos grandes produtores, acabariam vendendo suas terras. Isso poderia acarretar o desaparecimento de um mercado de produtos locais e uma queda acelerada da pequena agricultura (FEARN- SIDE, 2005), com êxodo rural dos colonos, muitos dos quais moram há muito tempo na região e que iriam inchar as periferias urbanas das grandes cidades do país.

Mesmo reconhecendo os benefícios que o asfaltamento da rodovia Cuiabá-Santarém trará a realização dessa obra não pode partir de uma ação governamental coordenada que vá ao sentido de assegurar que o ordenamento regional contemple também os interesses dos movimentos sociais, das populações indígenas, e a conservação dos recursos naturais, sobretudo, da qualidade da água.

O ISA acredita que, para a realização da obra, é imprescindível garantir não só a participação da sociedade civil como também incorporar de fato suas reivindicações no *Plano BR-163 Sustentável*. O Poder Público comprometa-se verdadeiramente

com um processo democrático na realização de obras de infra-estrutura de grande porte na Amazônia, respeitando a biodiversidade, melhorando as condições de vida das populações locais e assegurando a adequada repartição dos benefícios dessas obras para todos os segmentos sociais atingidos por elas.

Muito pouco tem sido feito para que o *Plano BR-163 Sustentável* saia efetivamente do papel, além disso, parte das ações previstas no plano precisaria ser iniciada com certa antecedência, pois têm caráter estruturante e deveria antecipar-se às conseqüências da obra. O parecer técnico do Ibama sobre o EIA-Rima recomenda expressamente que o *Plano BR-163 Sustentável* do governo seja implantado antes do início dos trabalhos na estrada. O ISA pretende continuar atuando na coordenação do *Consórcio BR-163 Sustentável* estimulando o debate com todos os segmentos sociais envolvidos, colhendo e divulgando informações sobre o tema com toda a sociedade civil. A participação democrática e o controle social são pressupostos obrigatórios para a construção de alternativas de desenvolvimento sustentável não só no Pará e no Mato Grosso, mas em todo o País.

Portanto, a expectativa de benefício é muito maior para os atores econômicos de Mato Grosso que para as populações do Pará. Os principais beneficiários do projeto de asfaltamento seriam os setores ligados ao complexo agroindustrial da soja. No Pará, a região mais interessada seria Santarém, em que se estima existir um potencial muito grande de terras adequadas para cultura da soja. Para o restante da economia regional do Pará, ao longo da BR-163 as perspectivas de desenvolvimento da soja são fracas, com exceção.

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

BR – 163 – Sustentável, acessado em 01/12/2007 < www.socioambiental.org >

A pavimentação da BR – 163, acessado em 01/12/2007 www.socioambiental.org

BR – 163 – acessado em 01/12/2007 www.cendotec.org.br