

RONDÔNIA: A FARSA DAS RESERVAS

A legislação florestal brasileira define vários tipos de reservas com proteção legal contra invasão e corte de árvores, tais como parques nacionais, reservas biológicas e reservas florestais sob a administração do Instituto Brasileiro de Desenvolvimento Florestal (IBDF), estações ecológicas sob a administração da Secretaria Especial do Meio Ambiente (SEMA), reservas indígenas administradas pela Fundação Nacional do Índio (Funai) e outros tipos de reservas sob a direção de institutos de pesquisa e de outras entidades.

Entretanto, na Amazônia brasileira, reservas de várias categorias têm sido cortadas por estradas ou reduzidas em seu tamanho a fim de permitir o rápido e barato aproveitamento de seus recursos. O caso mais conhecido foi a perda de parte substancial do Parque do Xingu, em 1971, para possibilitar a construção da estrada BR-080 (ver "Txukahamãe: história do conflito", em *Ciência Hoje* n.º 12, pág. 82). Outro caso veio à tona em 1982, quando Maria Tereza Jorge Pádua, então diretora do Departamento de Parques Nacionais e Reservas Equivalentes do IBDF, pediu demissão de seu cargo devido ao fato de o presidente Figueiredo ter autorizado a construção de uma estrada atravessando o Parque Nacional do Araguaia (ver "Uma estrada contra o Parque", em *Ciência Hoje* n.º 4).

Problemas assim persistem por toda a Amazônia, onde a rápida proliferação de rodovias indica que conflitos de interesses continuarão a ameaçar o meio ambiente da região. No momento, há evidências de que esses conflitos são mais acentuados em Rondônia.

O mais recente estado da União é o portão da Amazônia para milhares de migrantes expulsos de suas terras no Sul e no Sudeste, onde as grandes monoculturas de soja, trigo e cana-de-açúcar substituíram os pequenos agricultores. As estradas serão a ponte de ligação entre os recentes projetos oficiais de colonização e os núcleos populacionais consolidados. E já estão planejadas algumas que cortarão duas reservas biológicas e seis reservas indígenas.

Há pouco foi inaugurada a rodovia Marechal Rondon (BR-364), que liga Cuiabá a Porto Velho e poderá servir de via principal em torno da qual se construirão outras estradas que ameacem as reservas de Rondônia. Teve sua construção possibilitada pelo projeto Polonoroeste e até empréstimos do Banco Mundial foram mobilizados para financiá-la. Em conjugação com o asfaltamento da rodovia Cuiabá-Porto Velho, o Polonoroeste possibilitou a construção de estradas vicinais nas áreas dos projetos de colonização já existentes, financiando algumas em áreas de assentamento recente, como os projetos Machadinho, Urupá, Capitão Sívio e Marmelo.

Outras áreas de assentamento estão planejadas, algumas com apoio do Finsocial, e todo o planejamento dessas áreas está sob a direção do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA), que não consegue impedir que áreas fora dessas zonas oficiais sejam invadidas por migrantes para formar zonas de assentamento espontâneo, com a caracterização da posse e subsequente regularização pelo INCRA. A construção de estradas é parte integrante desse esquema, e elas estão sendo planejadas para seguir linhas retas e diretas entre as zonas oficiais e pontos das estradas principais, cortando qualquer reserva no meio do caminho.



As grandes fazendas particulares constroem as suas próprias estradas para ligar com a rede viária governamental.

Enquanto avança a ocupação mal-ordenada, diminuem os limites das reservas. É ilustrativo o caso da Reserva Biológica de Guaporé, ao sul de Rondônia. A área de 1,4 milhão de hectares originalmente proposta, segundo mapas publicados pelo Banco Mundial, foi sucessivamente diminuída. Primeiro, transferiram seu limite sul mais para o norte, a fim de não tocar as já ocupadas terras ao longo do rio Guaporé; depois, encolheram seus limites a leste e oeste



A chegada em Rondônia de "paus de arara", os caminhões lotados de migrantes novos, aumentou subitamente com o asfaltamento da rodovia.

É BOM SABER



- 1 — Reserva Ecológica Cuniã
- 2 — Posto Indígena Karitiana
- 3 — Reserva Biológica Jarú
- 4 — Posto Indígena Karipunas
- 5 — Posto Indígena Ribeirão
- 6 — Posto Indígena Lage
- 7 — Posto Indígena Rio Negro Ocaia
- 8 — Parque Nacional Pacaas Novas
- 9 — Posto Indígena Pacaas Novas
- 10 — Posto Indígena Rio Guaporé
- 11 — Posto Indígena Rio Branco
- 12 — Reserva Biológica Guaporé
- 13 — Posto Indígena Lourdes
- 14 — Posto Indígena 7 de Setembro
- 15 — Posto Indígena Roosevelt
- 16 — Posto Indígena Aripuanã
- 17 — Posto Indígena Tubarões
- 18 — Posto Indígena Kaxarda

Mapa do Estado de Rondônia, mostrando estradas existentes e projetadas que cortam 2 reservas biológicas e 6 reservas indígenas.

para evitar conflitos de terras. Assim, restaram apenas 600 mil hectares quando foi oficialmente criada, em 20 de setembro de 1982. E hoje sabe-se que a área da reserva é menor ainda do que a indicada no mapa do governo de Rondônia reproduzido aqui.

No entanto, a redução do tamanho da reserva por modificações em seus limites é insignificante, se comparada com as perdas que resultarão da construção das estradas já planejadas. O Departamento de Estradas de Rodagem de Rondônia (DER-RO) e a Companhia de Desenvolvimento Agrícola de Rondônia (Codaron) publicaram dois mapas mostrando três rodovias planejadas que vão cortar a Reserva Biológica de Guaporé: a RO-383, ligando Santa Luzia a Pedras Negras, a RO-377, do rio Guaporé à BR-429, e a RO-370, que vai de Cerejeiras até a BR-429.

Outro caso é o da Reserva Biológica de Jarú, antes denominada reserva florestal, criada em 1961, que tinha originalmente uma área de cerca de um milhão de hectares e tem sofrido vários problemas. A incorporação de parte da reserva ao Projeto de Assentamento Dirigido Burareiro, destinado a promover empresas rurais de lavoura de cacau, acarretou drástica diminuição em sua

área original e a nova denominação de reserva biológica, com uma área oficial de apenas 268.150 hectares em 1979. A reserva nunca teve serviço de proteção, de modo que um número indeterminado de posseiros abre clareiras dentro de seus limites. Além disso, está para sofrer outras perdas com a abertura de uma nova estrada, a RO-357, ligando o município de Ariquemes ao estado de Mato Grosso.

Também as reservas indígenas da região estão sendo cortadas por estradas, algumas já construídas e outras ainda por construir. Incluem os postos indígenas: Rio Branco, cortado pela RO-370; Roosevelt, cortado pela RO-287; Karitiana, cortado pela RO-010; Karipunas, cortado pela RO-370 e pela RO-257; Rio Negro, cortado pela RO-370; e Tubarões, cortado pela RO-391.

Outro tipo de reserva também está protegido pela lei e não é respeitado. São as reservas em propriedades privadas que, segundo o artigo 44 do decreto-lei 4.771 do Código Florestal Brasileiro, deveriam ser deixadas em vegetação natural e corresponder a 50% da área florestada da propriedade, mas que não são respeitadas (ver "A floresta vai acabar?", em *Ciência Hoje* n.º 10).

Alguns colonos de projetos de colonização mais antigos já desmataram completamente seus lotes, sem sofrer qualquer penalidade. Sabe-se que outros, que ainda não derrubaram os 50% protegidos por lei, estão prestes a fazê-lo. Em projetos de colonização mais recentes ou ainda em fase de planejamento, as reservas que ficariam dentro de cada propriedade foram transformadas numa única reserva comum, chamada "reserva em bloco". No caso do Projeto Urupá, iniciado em 1982, aproximadamente 200 posseiros já haviam se estabelecido em sua reserva até 1983.

A desculpa para o não cumprimento das leis florestais é, normalmente, que o IBDF tem um orçamento muito limitado e um reduzido quadro de pessoal. Na verdade, esta situação reflete as prioridades governamentais, que consideram a proteção às reservas uma tarefa menor em relação à construção de rodovias e ao incentivo à colonização. Mas, no caso de Rondônia, a desculpa da ausência de recursos é inadequada para explicar a total carência de proteção às reservas, dado que estes recursos foram incluídos no próprio orçamento do Polonoroeste. Foram alocados recursos até para o patrulhamento das reservas por helicópteros.

No entanto, o reordenamento das prioridades dos planos de desenvolvimento é fundamental. As estradas planejadas em Rondônia, cortando reservas biológicas e indígenas, constituem uma agressão às futuras gerações e deve ser estancada imediatamente.

Philip M. Fearnside
Gabriel de Lima Ferreira
 Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia (INPA)

* A matéria contém trechos adaptados de uma nota da revista *Environmental Conservation* — vol. 11, p. 359-360