

AMBIENTE

Áreas de proteção barram desmatamento

Estudo mostra que esses 'cinturões verdes' protegem 39 vezes mais na Amazônia

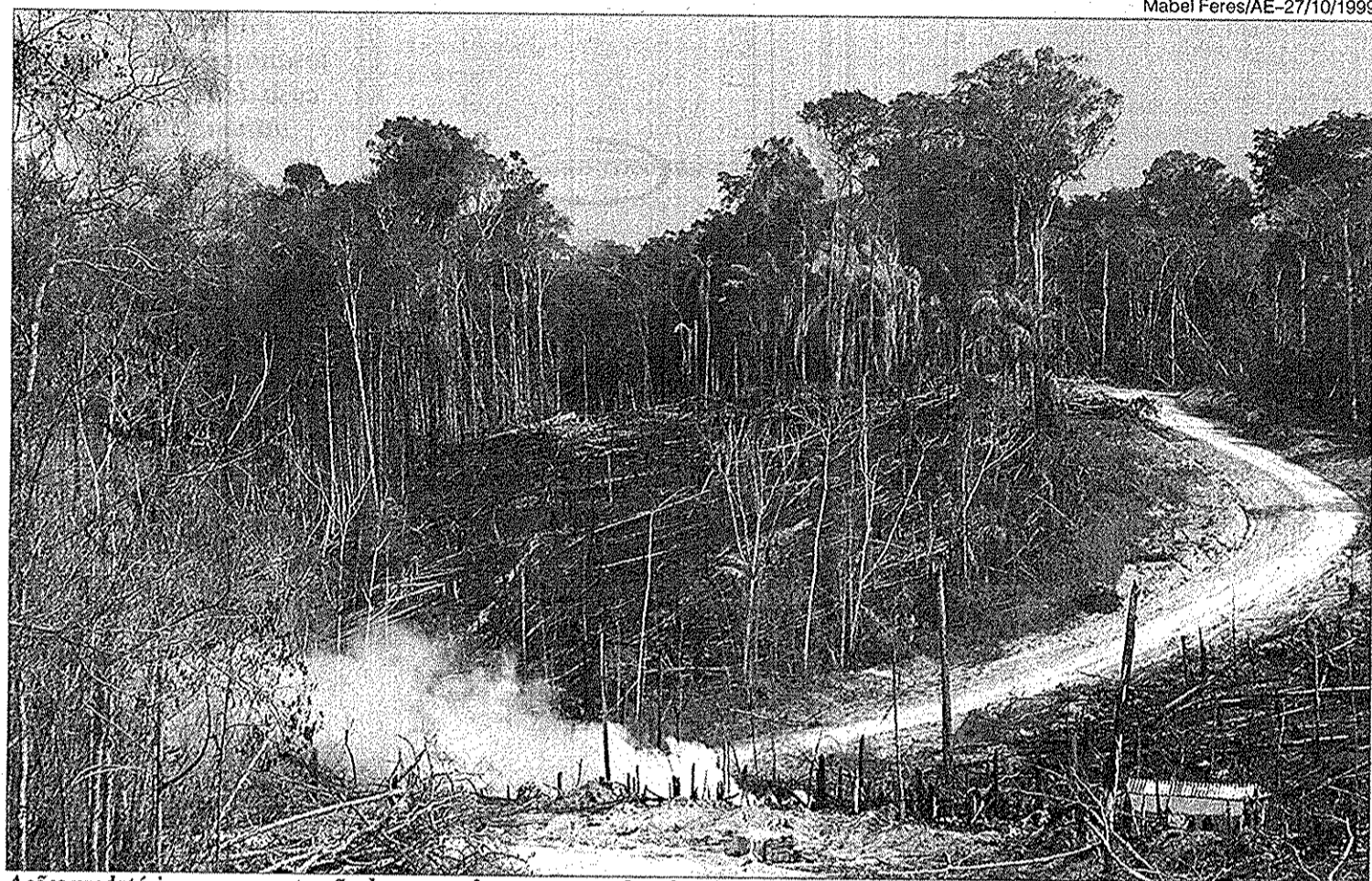
EDUARDO NUNOMURA

Há um consenso de que as estradas são as principais responsáveis pelo avanço do desmatamento na Amazônia. Um estudo mostra que essa lógica nem sempre é verdadeira se as vias de acesso estiverem próximas a áreas protegidas. Unidades de conservação ou terras indígenas estão conseguindo, com muita eficácia, conter a destruição das motosserras. Nos Estados de Mato Grosso, do Pará e de Rondônia, o que os pesquisadores notaram é que essa espécie de cinturão verde da floresta protege até 39 vezes mais do que em outras partes.

Os três Estados foram escolhidos pelos pesquisadores Leandro Ferreira, do Museu Paraense Emílio Goeldi, e Eduardo Venticinque, do Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia, porque representaram quase 70% da área desmatada na região entre os anos de 1999 e 2000. O cruzamento dos mapas de desmatamento da floresta com a rota das estradas levou à conclusão de que as áreas protegidas servem como um freio para a destruição. Fora das áreas de proteção de Rondônia, 47% das matas já foram removidas. Dentro delas, a proporção é de 3,1%.

Ameaças - Ao longo da BR-364, que liga os municípios de Vilhena a Vila Extrema em Rondônia, há diversos exemplos de áreas devastadas. Mas particularmente em três delas a história é outra. A Floresta Nacional (Flona) de Jamari e a terra dos Uru-Eu-Wau-Wau estão próximas à rodovia, mas nelas a floresta ainda se sobressai. O Parque Estadual de Guajará-Mirim também faz parte desse grupo, mas sofre ameaças. Um projeto prevê a mudança de seus limites para que seja construída uma nova rota de acesso entre Nova Mamoré e Costa Marques com a BR-364.

Em tese, era de se esperar que em unidades de conservação e terras indígenas não houvesse destruição das matas. Mas os dados dos pesqui-



Ações predatórias, como a extração do mogno, foram avançando sobre áreas que deveriam ser preservadas em várias regiões da Amazônia

sadores mostram que ela ocorre, ainda que em proporção reduzida. Ações predatórias, como a extração de mogno ou de outras madeiras nobres, também avançam sobre áreas que deveriam ser preservadas. Nas terras dos Uru-Eu-Wau-Wau, por exemplo, a Polícia Florestal fez uma grande apreensão de madeira alguns anos atrás. Invasores não-índios estavam por trás da ação ilegal.

Para se chegar aos 18% de área desmatada no Estado do Pará, essa cota deve ser atribuída para as regiões onde não há nenhum tipo de proteção. Ou seja, 21,2% da destruição ocorre no entorno de estradas. Áreas de preservação, como a Flona do Tapajós, situada próxima das BR-230 (Transamazônica) e BR-163 (Cuiabá-Santarém), e as terras indígenas dos índios caiapós contribuem com apenas 0,54% do desmatamento.

Asfalto - Na prática, o estudo confirma o que ecologistas, biólogos e outros cientistas sempre defenderam. A construção de estradas a todo custo é potencialmente danosa para a preservação da floresta amazônica. Tudo por-

que o asfalto produz um ciclo que começa com a derrubada das árvores e exploração predatória da madeira, passa pela expansão das atividades de pecuária extensiva e agricultura de corte e queima, e termina com uma economia que beneficia poucos.

“O que estamos reforçando é que a política ambiental deve ampliar os sistemas de conservação, podendo representar uma primeira etapa para minimizar os efeitos das estradas”, aponta Ferreira, biólogo especializado no estudo de áreas prioritárias para a preservação da Amazônia. Resaltando a vocação florestal da região, ele lembra que, no Acre, Estado natal da ministra Marina Silva, a ampliação das estradas está sendo feita com essa nova filosofia.

O estudo derruba a velha crença de que as unidades de conservação e terras indígenas sofrem menos desmatamento porque estariam distantes das estradas. Em Mato Grosso, mesmo em um raio de até 20 quilômetros da beira do asfalto, a preservação dentro de áreas protegidas é duas vezes maior do que fora delas. “A comunidade acadêmica não é contra a recuperação de estradas ou à agregação de valores que esses projetos teriam para a região, mas defende que ela seja ouvida no momento em que eles são criados nos gabinetes”, diz Ferreira.

**RONDÔNIA
 É RECORDISTA
 EM
 DEGRADAÇÃO**