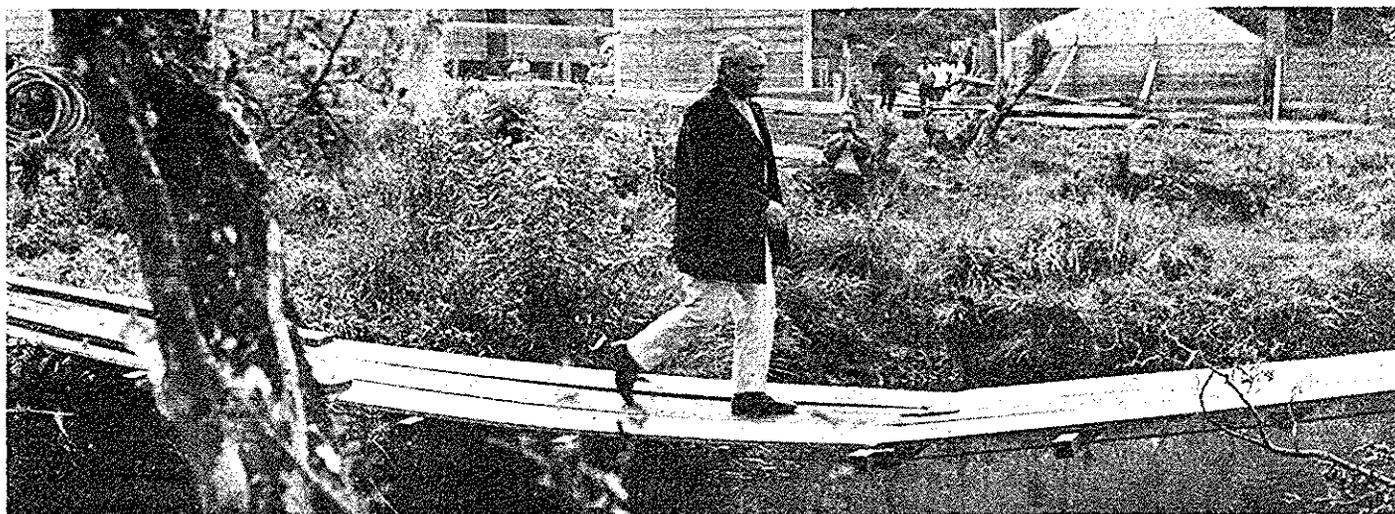


**Irene
Garrido
Filha**

Enquanto os políticos, cegos, procuram uma nova retórica, sem a encontrar, amontoam-se estudos de cientistas sociais sôbre os nossos problemas.



Veloso



Andreazza

QUEM OCUPARÁ A AMAZÔNIA?



Medici

A crer na máquina de divulgação do governo a ocupação da Amazônia é uma questão de poucos anos. A Transamazônica já estaria sendo objeto de um rigoroso planejamento de colonização, para onde se deslocaria (cêrca de 1 milhão de famílias) o excesso populacional do Nordeste.

Somente a descoberta de reservas minerais, extraordinárias, já justificaria a abertura da estrada. Louve-se a iniciativa do governo abrindo estradas e ligando a Amazônia às outras regiões do país. As estradas estão, de fato, sendo implantadas.

Mas, em comparação com as disponibilidades de terras, chega a ser ridículo o esforço empreendido pelo governo para colonizá-las. O número de famílias até hoje transladadas pelo INCRA é insignificante e assim mesmo não é satisfatória a situação dos

colonos. Minérios existem, de fato, mas onde quer que se localize uma jazida importante já existe um grupo estrangeiro, poderoso, senhor das terras.

Antes mesmo de se cogitar da Transamazônica a presença destes grupos estrangeiros já havia sido denunciada pela Comissão Parlamentar de Inquérito que examinou o problema de vendas de terras a estrangeiros. Prova de que eles sabiam, e muito bem, o que estavam comprando.

De um amplo inventário florestal da região, feito pela FAO, não existe nenhum exemplar em nenhuma biblioteca brasileira especializada. Não se pode, nem se deve comparar a exploração das terras ao longo da Transamazônica com o que ocorreu ao longo da

Belém-Brasília, ao longo da Brasília-Acre e com o que ocorrerá, possivelmente, ao longo da Santarém-Cuiabá. Porque, ao contrário destas estradas que ligam regiões pobres e regiões desenvolvidas, a Transamazônica ligará Picos, no Piauí, com Humaitá, um município extrativista decadente. A estrada, necessária e urgente, coloca, entretanto, um sem número de questões. A autora deste trabalho, Irene Garrido Filha, é geógrafa do IBGE, com estágios nos principais centros de estudos da Europa. Como de hábito, fomos buscar a opinião de um técnico. Não queremos misturar questões de alto interesse nacional com disputas partidárias ou ideológicas. Os políticos, se quiserem, que se inspirem aqui.



POLITIKA**10****kontexto**

O INCRA pretende deslocar um milhão de famílias para a Amazônia, em cinco anos, mas até agora não levou mais do que mil. E muitas voltaram.

**QUEM OCUPARÁ
A AMAZÔNIA?**



Não se pode falar em ocupação

A ocupação da Amazônia é uma urgente necessidade que se impõe aos brasileiros, pois a "cobiça internacional" por ela aumenta progressivamente, com o conhecimento, cada vez maior, da potencialidade de seus recursos minerais e florestais.

Para isso, o Norte precisa ligar-se às outras áreas brasileiras, quebrando-se, assim, o isolamento em que vive a maior parte da região, e que começou a diminuir com a abertura da Belém-Brasília e da Brasília-Acre.

É importante o entrosamento das duas medidas: ligação com as demais áreas do Brasil e ocupação, baseada numa atividade econômica que beneficie a região e o país; tendo em mira a integração nacional.

Recentemente, o governo brasileiro tomou várias medidas atinentes à Amazônia. De início, criou o

Programa de Integração Nacional (16 de julho de 1970), visando, entre outras medidas, à construção de duas estradas: a Transamazônica e a Santarém-Cuiabá, com a reserva de 10 km de cada lado, para fins de reforma agrária. Isto representará 3.600 km de extensão de rodovias e 72.000 quilômetros quadrados de área destinada à ocupação de terra.

Em seguida, nova legislação, de 31 de março de 1971, incorpora ao domínio da União as terras devolutas localizadas numa faixa de 100 km de cada lado de imensa rede de estradas construídas, planejadas e projetadas na Amazônia, e consideradas "indispensáveis à segurança e ao desenvolvimento nacionais". As estradas citadas no decreto perfazem um total de 17.653 km de extensão, abrangendo uma área de 3.527.000 km², quase a metade da superfície de nosso país.

Além disso, outro decreto, da mesma data, determinou a desapropriação de 64.516 km², para fins de colonização, de uma área de forma poligonal, tendo em um dos vértices a cidade de Altamira, às margens do Xingu, no Estado do Pará.

Estas medidas governamentais devem ser analisadas em seus aspectos positivos e negativos.

Está fora de dúvidas que a abertura de estradas na Amazônia provocou o povoamento, incentivou o desenvolvimento agropecuário, além de ser responsável pela decadência do sistema do avião. Isto ocorreu com a abertura da Belém-Brasília e se repetiu com a Brasília-Acre. É bom ressaltar que as duas citadas rodovias têm traçado longitudinal, unindo ao Sudeste desenvolvido importantes núcleos urbanos da Amazônia, como Belém, Porto Velho e Rio Branco. Com base nessa experiência é que se pode prever pleno êxito para a Santarém-Cuiabá.

Santarém, situada na confluência do Tapajós com o Amazonas, é, no Médio Vale do Amazonas, a cidade mais importante depois de Manaus; e comanda a vida econômica de vasta área em dinamismo. Na região onde se localiza vêm-se desenvolvendo intensamente, desde a década de 60, a cultura da juta, nas várzeas, e a criação de gado num sistema de transumância. Nas águas baixas, estando as várzeas enriquecidas pelo húmus depositado durante a en-

chente, o pasto subespontâneo brota viçoso e o gado aí engorda; durante a cheia, mudam-se caboclos e gado para a terra firme, onde ficam a salvo da inundação. Além disso, nos primeiros quilômetros da Santarém-Cuiabá, abertos há já bastante tempo, localizam-se colonos nordestinos, sobretudo cearenses, que transformaram esta área de terra firme numa das mais densamente ocupadas da Amazônia.

Na extremidade meridional da Santarém-Cuiabá, nos municípios do norte de Mato-Grosso, vem ocorrendo uma ocupação baseada na pecuária de corte, cuja finalidade é o abastecimento de carne do Sudeste. Geralmente são fazendeiros desta região que aproveitam os incentivos fiscais para expandir suas atividades.

Na extremidade sul da estrada o povoamento não será tão denso quanto na porção norte, porque a pecuária extensiva não emprega muita mão-de-obra. Porém a ocupação desta parte da Amazônia, ao longo dos 1.500 km da Santarém-Cuiabá, será possível, como o foi para as duas anteriores rodovias de ligação com o SUDESTE.

Com relação à Transamazônica, o aspecto não é o mesmo. Ela unirá duas regiões subdesenvolvidas. Na extremidade leste está Picos (Piauí), já ligada, por estrada, a Recife e João Pessoa; no outro extremo, Humaitá, já conectada com a Brasília-Acre, porém sede de município extrativista decadente.

Pretende o governo, com isso, povoar o mundo amazônico quase vazio com o excelente populacional de um Nordeste em crise crônica de uma estrutura agrária arcaica, acentuada pelos problemas advindos da seca. A ineficácia dessas medidas de política agrária já foram analisadas por Orlando Valverde (A Amazônia Brasileira em Foco, no. 5).

A questão relativa à Transamazônica é encontrar, no seu percurso, razões para sua abertura. Sobre isto se manifestou o governador da Paraíba, João Agripino: "...ligar o Nordeste ao interior da Amazônia é interligar regiões empobrecidas, sem a menor possibilidade de tráfego, se não surgirem no curso da estrada fontes de produção" (Citado por F. Moraes e outros - "Transamazônica" - pág.57).

Na apresentação do plano das duas rodovias ao Congresso Nacional, o Ministro Mário Andreazza associa a construção da estrada à existência de solos agricultáveis e às áreas de projetos de estudos de ocorrência de minérios na região.

Não se pode falar, até agora, de colonização na região. Toda a atuação dos órgãos competentes, referentes à atividade agrícola, se limita à translação de agricultores, principalmente nordestinos, para a área próxima a Altamira, onde há ocorrência de terra roxa. Neste município já existia, antes da estrada, uma colônia agrícola localizada numa estrada que vai de Altamira até seu porto no Xingu, Vitória. Atualmente, mais duas áreas coloniais foram abertas, no percurso da Transamazônica, dentro da área do Polígono de Desapropriação. Estes agricultores lutam com dificuldades de escoamento da produção, uma vez que não há mercado local suficiente para consumir toda a produção. O excedente segue para Belém, onde, no entanto, não tem condição de concorrência com os produtos vindos de áreas mais próximas. As dificuldades encontradas por lavradores nordestinos, ou mesmo paranaenses, são relatadas por A. Tamer em "Transamazônica - solução para o ano 2001".

Uma série de problemas alcançam os lavradores, sendo um dos mais sérios o da falta de mercado consumidor. Ao longo da Transamazônica existem apenas acanhados núcleos urbanos, que não estão em condições de consumir toda a produção.

É chocante o contraste entre as pequenas e limitadas possibilidades de planejamento para a ocupação da região (o INCRA se limita ao projeto de Altamira e a outro em Rondônia) e o gigantesco projeto apresentado através da legislação citada no início deste trabalho.

Abrange toda a Amazônia legal, ou seja a área de atuação da SUDAM. O INCRA pretende colocar na Amazônia 1.000.000 de famílias, em 5 anos. Acredita-se que mais de 1.000 já se deslocaram para lá, porém alguns voltaram.



Povos Indígenas no Brasil

Fonte Política Class.: 07

Data 05/03/72 Pg.: 9a 11

**QUEM OCUPARÁ
A AMAZÔNIA?**

A estrada poderá ser fator de integração, mas poderá, também, afastar ainda mais a Amazônia do Brasil. Cabe ao governo dar sua destinação.

POLITIKA

11

kontexto

Quem está sentado nas minas

Um problema que preocupa certos opositores da política de abertura de estradas é que a ocupação das terras, no sistema de roças, tenderá à destruição da floresta, pelas características de cultura itinerante da roça, associada ao aspecto depredador da queimada. Apenas a queimada continuada leva ao esgotamento do solo e à remoção do húmus. Todavia, uma política florestal pode ser aliada ao sistema tradicionalmente adotado por nossos caboclos, num processo muito mais acessível ao seu nível cultural, e já posto em prática em outras áreas do mundo. Trata-se do "Taungya-floresty system", citado por O. Valverde em "Shifting Cultivation in Brazil", 1971, Universidade de Heidelberg. Este sistema, posto em prática na Birmânia, pode perfeitamente ser aplicado na região amazônica, sem exigir conhecimentos agrônômicos, que os caboclos não possuem. O direito de plantar a roça é concedido em troca da obrigação de o caboclo devolver a terra plantada com sementes de árvores de madeira de lei fornecidas pelo governo. Num período de 20 anos, as árvores plantadas não podem ser abatidas. Esta prática transforma uma área de florestas heterogêneas em homogêneas facilitando na época do abate o seu aproveitamento econômico.

A abertura de estradas na Amazônia traz à baila um problema que não é novo, mas que se acentua pelas perspectivas de ocupação mais densa da região — o do indígena. A dizimação dos índios tem-se verificado progressivamente, desde os tempos do descobrimento. A morte deles tanto pode ocorrer por ataque armado, envenenamento ou pelo simples contato com brancos, que lhes transmitem doenças para as quais não têm defesas orgânicas. Além disso, o contato com o branco pode destruir completamente a organização sócio-econômica da tribo, por desconhecimento dos métodos de tratá-los.

Levando em consideração tais aspectos, e tomando conhecimento dos problemas advindos do contato

do indígena com caçadores de peles e couros e com coletores dos produtos da floresta, foram tomadas várias medidas no sentido de criar reservas florestais, isto é, terras destinadas a preservar as tribos e a natureza animal e vegetal, e os parques indígenas. O mais antigo é o do Xingu, trabalho dos sertanistas irmãos Vilas Boas. O decreto de sua criação data de 1961, tendo os limites da área sido modificados em 1968. Nesta mesma data, a reserva florestal do Tumucumaque passou a Parque Nacional indígena, bem como constituiu-se o Parque do Aripuanã da antiga reserva entre o Território de Rondônia e Mato Grosso? e foi criado o Parque de Ionomani, no Território de Roraima. Além disso, existem 8 reservas florestais, datadas de 1961, e mais 5, de 1968.

O indígena é alvo de tão pouca atenção que até as áreas a eles destinadas são desrespeitadas e muitas delas têm seus limites de difícil delimitação. Há, também, reservas superpostas. É o caso de Parima, Pedras Negras e outras.

Os parques nacionais e as reservas indígenas, se realmente respeitadas, seriam os únicos meios de tratar os índios com dignidade e respeito, demonstrando-se, assim, um justo grau de civilização. Os parques nacionais preservam, também, a fauna e a flora existentes em determinada região. Foi este o sentido profundamente humano que levou à criação do Parque Nacional do Xingu, segundo explicam seus fundadores (Villas Boas, Orlando e Cláudio — "Xingu — os índios e seus mitos"). As funções do parque ultrapassam sua área. Contou-nos Noel Nuttels que os indígenas de áreas próximas tem noção de que o parque é "terra de índio", para onde podem recolher-se em caso de perigo. Pois bem, é justamente através das terras do parque do Xingu que passa a rodovia BR-080 (Manaus-Brasília), na qual motoristas de caminhão e outros forasteiros, inocentemente, podem levar a morte aos índios; além daqueles que os matarão, nada inocentemente. Tudo isto no interesse de alguns latifundiários cujas fazendas de gado se beneficiam com a estrada. Esses homens ainda declararam, brincando, à edição especial de "Realidade" sobre a Amazônia, que sabem lidar melhor com os índios que os sertanistas Villas

Boas. Um deles, na citada publicação, ainda se vangloria de ter influído na mudança do rumo da estrada, para que passasse no meio do parque, encurtando de 200 km, sugestão esta que foi acatada pelas autoridades ("Realidade", Ed. especial da Amazônia, pág. 132).

Retornando à questão de objetivos a serem concretizados no percurso da Transamazônica, a exploração de recursos minerais é perfeitamente válida, se feita por brasileiros e em benefício do Brasil. Pode, numa primeira etapa, visar apenas à exportação de minérios, mas esta não deve ser a meta a ser atingida, nem pela Amazônia, nem pelo Brasil. A substituição (como principal produto) da exportação de café pela de minérios, meta a ser atingida conforme salientou há pouco tempo o Ministro Delfim Neto, não poderá ser uma política nacional de caráter permanente. A única vantagem é que a produção de minérios não depende das condições meteorológicas. Os minérios, porém, têm, tanto quanto o café, baixa cotação no mercado mundial, e estão na dependência sempre dos grandes trustes que ditam os preços das matérias-primas.

O desenvolvimento da Amazônia só poderá ser alcançado com a sua industrialização. Todas as nações exportadoras de matérias-primas são nações pobres e dependentes de seus compradores.

É interessante notar que, salvo honrosas exceções, a maioria dos opositores da construção da Transamazônica só vêem de mal na sua abertura a questão da ocupação agrícola de suas terras "sem base científica". Como se alguma ocupação de qualquer parte do território brasileiro, mesmo nos tempos atuais, tenha sido feita por pioneiros "cientistas" e "técnicos". Daí se conclui que interessa, a esses opositores, a Amazônia vazia. No entanto, a exploração mineral é sempre considerada por eles viável e muito boa para a região.

Quando se fala no perigo da exploração estrangeira de nossos minérios, com a abertura da Transamazônica, não se pensa na estrada para transporte da matéria-prima mineral, como alguns, ironicamente, procuram insinuar, porque se sabe que a rodovia não é adequada para o transporte de material tão pesado. Não se pode, no entanto,

esquecer que a estrada está sendo construída, de maneira inteligente, fazendo a conexão entre o transporte rodoviário e o fluvial, pois passa em todas as cidades litorais de navegação dos principais rios da margem direita do Amazonas.

Com relação ao conjunto da Amazônia, o mais alarmante é a relação entre os grandes projetos de exploração mineral e os grandes capitais mundiais. Assim, o ferro da Serra dos Carajás será explorado pela associação entre a Companhia Vale do Rio Doce (51%) e a United States Steel (49% das ações). Esta última é o maior truste internacional de aço, tendo inclusive poder para determinar o preço do produto no mercado mundial.

No vale do rio Trombetas, onde se localizam importantes jazidas de bauxita, 3 companhias estrangeiras já as exploram: uma é a ALCOA, a maior empresa mundial no ramo; outra é a ALCAN, também grande empresa; a terceira é um grupo muito conhecido desde a época da Comissão Parlamentar de Inquérito sobre a venda de terras a estrangeiros — A National Bolk Carriers. Conforme se verifica, eles sabiam muito bem o que estavam comprando.

Por outro lado, a Georgia Pacific, no município de Portel, e Hans Brynzeel, no Amapá e em Marajó, fazem exploração madeireira em grandes propriedades, também objeto de denúncias pela CPI de vendas de terras, numa área que possui inventário florestal realizado pela FAO, o qual não é encontrado em nossas bibliotecas especializadas. Estes projetos de exploração madeireira gozam, ainda, dos benefícios dos incentivos fiscais.

Se a exploração dos minérios existentes na área servida pela Transamazônica cair nas mãos de estrangeiros, e a economia voltar-se, conseqüentemente, para o exterior, a Amazônia tenderá a cada vez mais se distanciar do Brasil, e a abertura da estrada, com a finalidade de integração nacional, se desvanecerá. Esta, evidentemente, não é a vontade, nem este é o interesse do povo brasileiro.