

Povos Indígenas no Brasil

Fonte O Estado de São Paulo Class.: 50

Data 31 de agosto de 1980 Pg.: 19



O grande eldorado, o celeiro do mundo, a redenção do Nordeste. Dez anos depois, a Transamazônica continua sendo um mito, um desafio, uma aventura — e um grande fracasso

# Os estudos provam: um fracasso total

A colonização na Transamazônica fracassou duas vezes. Primeiro, porque o governo não conseguiu preencher os "espaços vazios" da região Norte, como previa o Programa de Integração Nacional, o PIN. Depois, porque não soube, não quis ou não pôde atender os colonos assentados ao longo da rodovia, abandonando-os à própria sorte. Sem financiamentos, sem transporte viável, sem mercado para seus produtos, sem assistência técnica para ajudá-los a selecionar culturas viáveis, apavorados com a floresta e à mercê das doenças tropicais, eles acabaram por se tornar uma espécie de favelados na selva.

Dez anos atrás, falava-se no assentamento de 500 mil famílias na Transamazônica. Foram distribuídas apenas 10.037 lotes de 100 hectares, totalizando um milhão de hectares, uma gigantesca área tornada improdutivo por causa da agricultura predatória ali desenvolvida. A maior parte dos colonos já abandonou seus lotes, transferindo-os, irregularmente, para fazendeiros médios, que compram vários terrenos e os reagrupam para aumentar a área e formar pastagens.

A Transamazônica já foi estudada por alguns cientistas, agrônomos e sociólogos brasileiros, mas os trabalhos mais sistemáticos foram até agora conduzidos por especialistas norte-americanos ligados ao Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia (Inpa), com sede em Manaus, onde funciona com subvenção do governo federal e subordinado ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico — CNPq.

Um dos principais estudos foi elaborado pelo professor Emílio Moran, da Universidade de Indiana. Para ele, o Brasil escolheu, para colonizar a Transamazônica, o caminho mais "diferente" e mais "difícil". Após discutir a fórmula mais comum, na maioria dos países — a abertura de rodovias e a permissão do povoamento espontâneo, fundamentado na liberdade — ele argumenta que o fracasso na Transamazônica era mais ou menos previsível, pelo menos a curto prazo, na medida em que não teve continuidade o compromisso governamental de planejar povoados e garantir a assistência.

Ele chama especial atenção para a inadequada escolha das culturas cultivadas ao longo da rodovia — arroz, milho, feijão e banana —, de produtividade baixa, sem condição de atingir os mercados de consumo ou sem meios para chegar até mesmo às poucas localidades mais próximas, visto que a Transamazônica só pode ser utilizada durante seis meses ao ano, na estação seca. Outro inconveniente é que a maioria dos lotes agrícolas está não ao longo da rodovia, mas nos "travessões" ou picadas vicinais, às vezes distantes 30 ou 40 quilômetros do eixo principal, e aos quais só se pode chegar a pé ou no lombo dos animais.

As conclusões de Moran são confirmadas e enriquecidas com a pesquisa do professor Nigel John Smith, que visitou a Transamazônica repetidas vezes, de 1971 a 1975, permanecendo quase um ano num exaustivo trabalho de campo

nos três trechos de colonização (Marabá, Altamira e Itaituba). Em 1976, ele defendeu na California University uma tese de doutorado intitulada Transamazon Highway: a Cultural-Ecological Analysis of Settlement in the Umid Tropics.

Suas conclusões são desconcertantes: depois de condenar as práticas agrícolas incentivadas pelo governo federal, defende a ideia de que, pelo menos no caso da ocupação da terra por pequenos proprietários, só uma cultura — a da mandioca, para produção de farinha — teria condições de assegurar aos colonos uma esperança de desenvolvimento agrícola. "Tentativas de implantar sistemas de cultivo mais avançados", que necessitam de grandes aplicações de capital e tecnologia, são inerentemente instáveis em zonas pioneiras colonizadas por lavradores relativamente pobres", conclui Smith.

A mandioca é responsável por somente 5% da área cultivada nas terras até agora ocupadas, e nas quais ainda se insiste na lavou-

ral principal produtor mundial do produto, a médio prazo. Trata-se de uma experiência que, ainda no início, já esbarra na pobreza do solo e no aparecimento de fungos, como o Phytophthora palmivora, comum na região, e que pode tornar a cultura inviável por causa do alto custo dos fungicidas.

Houve uma época em que os agrônomos do Incra e da Emater pensavam ser possível plantar café na Amazônia. O antigo Instituto de Pesquisa Agropecuária do Norte, Ipean, depois incorporado à Embrapa, importou uma variedade do Sul ("Mundo Novo", resistente à ferrugem) e distribuiu mudas a vários colonos de Altamira. Surgiram larvas de Perleucoptera coffeella, tornando-se necessária a aplicação até semanal de inseticidas. A experiência fracassou.

A usina de açúcar instalada pelo Incra nas proximidades de Altamira, com capacidade para produzir até 240 mil toneladas por ano, jamais pôde trabalhar a capacidade plena. Ela ficou praticamente inativa enquanto não foi

terra firme na Amazônia é de uma cabeça/hectare/ano. Como o gado leva quatro anos para engordar até o peso de abate, a produtividade é de apenas 44 quilos/hectare/ano — anti-econômico, portanto. Essa produtividade tende ainda a cair por causa da perda de nutrientes por lixiviação e compactação do solo, forçando a utilização de fósforo como adubo, o que eleva excessivamente o custo.

Essas particularidades, conclui Smith, levam à conclusão de que a agropecuária só consegue ser relativamente bem-sucedida na Amazônia (embora com consequências ecológicas desastrosas) quando executada por grandes empresas, em grandes áreas. E explica por que: essas empresas só investem nestas áreas 5% a 25% de seus fundos, complementando o restante com incentivos fiscais da Sudam, podendo portanto simplesmente abandonar as terras após esgotá-las. Os colonos não recebem incentivos fiscais — e as empresas que se dedicam à pecuária na região não poderiam fazê-lo no sistema capitalista convencional, sem subsídios, incentivos e outros fatores, como a exploração da mão-de-obra barata.

A conclusão de Nigel Smith é reforçada pelas de outra tese de doutorado, Estimation of Carrying Capacity for Human Populations in a Part of the Transamazon Highway Colonization Area of Brazil, de Philip Martin Fearnside, defendida recentemente na Universidade de Michigan, nos Estados Unidos. Ele chegou às mesmas conclusões — esgotamento das pastagens — mas descobriu também que até nas áreas férteis o fenômeno se repete, com a invasão de ervas daninhas, erosão, compactação do solo e mudanças biológicas "que impedem o renascimento de espécies silvestres de segundo crescimento".

Fearnside, cujo estudo é de extrema complexidade (ele chegou a usar a computação eletrônica e a simular "casos", para chegar às conclusões apresentadas) argumenta que os rendimentos obtidos através dessas simulações "são muito mais baixos do que as projeções oficiais para a Amazônia". Mais: "Por diversas razões, não se pode esperar que esses rendimentos continuem pelos longos períodos insinuados em declarações oficiais".

Diante de conclusões tão sombrias, não só para os pequenos proprietários como também para os futuros empresários que desejem fixar-se na Amazônia, com ou sem a "ajuda" dos incentivos fiscais, pergunta-se de que forma a Amazônia pode ser ocupada e para que serviram as estradas abertas na selva. Considera-se que elas poderão ter utilidade no futuro, mas que por enquanto elas só servirão para agravar tensões sociais, ainda que alguns militares defendam sua vantagem estratégica e geopolítica.

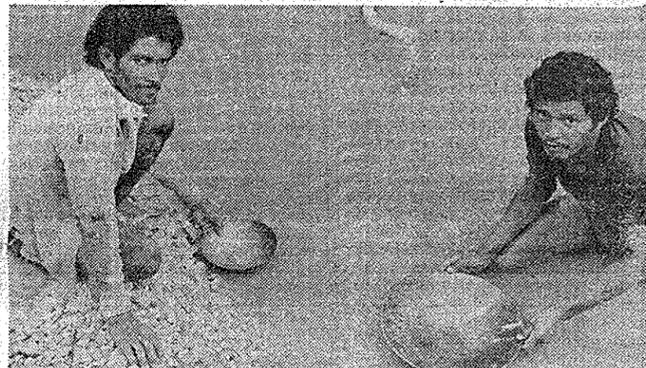
O mesmo professor Nigel Smith, em outro estudo sobre o assunto, observa que "poucos artigos, ou nenhum, são exportados da Transamazônica, enquanto artigos manufaturados, como roupas, máquinas e gêneros alimentícios são importados do Sul, pela Belém-Brasília". Assim, embora a rodovia esteja fornecendo novos merca-

dos para as regiões manufatureiras e agrícolas do Centro-Oeste, Sudeste e Sul, a Transamazônica exerceu pouco impacto sobre o desenvolvimento econômico do Norte.

Por outro lado, a rodovia não reduziu a pressão populacional no Nordeste, nem forneceu uma válvula de segurança adequada àquela região atribulada pela seca, pois absorveu uma fração insignifican-

deráveis às nações indígenas, a ecologia regional e às massas humanas, felizmente não muito numerosas, transferidas emocionalmente para a nova fronteira.

Com isso, até agora, lucraram os especuladores com terras e os fazendeiros incentivados pelas Sudam, que passaram a contratar os fracassados colonos como mal pagos "peões" para suas fazendas de gado. "Um relacionamento patrão-



Os colonos deixam as terras e tentam a sorte no garimpo

ras, principalmente de arroz, obtido numa única safra anual, com rendimento que em determinadas ocasiões já desceu a apenas 400 quilos por hectare. A mandioca produz, no mínimo, 20.000 quilos por hectare, e é cinco vezes mais lucrativa.

Nigel Smith ressalva que a lavouira de arroz não é inteiramente inviável na Amazônia (pode ser cultivado nas várzeas de águas barrentas), mas nas regiões de terra firme, como as atravessadas por rodovias, o ambiente cultural e ecológico não oferece outra alternativa além do cultivo de raízes. Embora o cultivo permanente da pimenta-do-reino tenha sido bem sucedido quando experimentado por japoneses, em algumas regiões do Pará, o mesmo não tem acontecido quando os cultivadores são colonos da Transamazônica.

Os parentes silvestres do cacau que se encontram na mata amazônica, por sua vez, esclarece o pesquisador, crescem sob a copa das árvores, que fornecem sombra e nitrogênio. Ao longo da Transamazônica, entretanto, pouco tem sido feito para providenciar sombra permanente para a cultura, e assim a mortalidade das mudas é alta. Ultimamente, a Ceplac tem procurado oferecer assistência técnica aos colonos, dentro de um plano de tornar a Amazônia a prin-

transferida para a Cotrijú, uma cooperativa gaúcha, pelo sistema de comodato. No ano passado, a Cotrijú teve um prejuízo de Cr\$ 130 milhões, produzindo 110 mil toneladas de açúcar. A área plantada nas proximidades da usina não chega a 3.500 hectares, a cana é de má qualidade — embora as terras nesta região sejam boas —, não se encontra mão-de-obra para cortá-la, o transporte é deficiente e a Cotrijú, desalentada, prepara-se para enfrentar novo prejuízo este ano, quando prevê a produção de 160 mil toneladas.

Alguns colonos da Transamazônica plantaram capim colonião junto com o arroz, para aproveitar a terra como pastagem, após a safra do cereal — segundo Nigel Smith, porque eles consideram a ideia de criar gado fator de prestígio social. Embora semear capim seja relativamente fácil, conclui Smith, limpar a pastagem formada já é difícil, particularmente levando-se em conta o alto custo da mão-de-obra para os colonos.

Alguns colonos — raros — conseguiram transformar até 80% dos 50 hectares que podem desmatar (metade do lote de 100 hectares) em pastagem boa, mas ainda assim a produtividade do gado em área tão pequena não compensou. A capacidade das pastagens artificiais em



Índios. Para eles nada sobrou além de miséria e fome

te do "excesso" populacional nordestino. "Programas eficientes de reforma agrária no Nordeste poderão ser um método mais eficiente de aliviar tensões sociais e dificuldades econômicas dos flagelados do que abrir novas fronteiras para colonos em outras regiões", advertiu o professor.

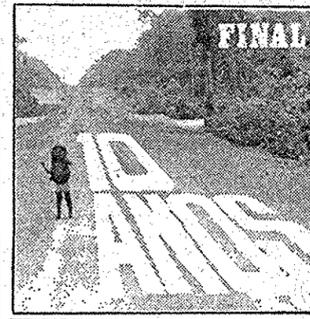
A Transamazônica também não facilitou a descoberta e exploração de novos depósitos minerais. Grandes jazidas de minério de ferro, como a da Serra dos Carajás, no Sul do Paraná, encontram-se 1.150 quilômetros a Sudoeste da rodovia; e o minério, quando explorado, será retirado por via férrea até Itaquí, na costa do Maranhão, de onde será exportado. O ouro aluvionário na bacia do Tapajós é em geral enviado de avião para o Sul, assim como acontece com o obtido na jazida de Serra Pelada, recém-descoberta.

Quanto à madeira, apenas seis pequenas serrarias estavam operando ao longo do trecho Estreito-Itaituba, da Transamazônica. A maior parte da madeira é usada localmente para construção ou é queimada nos campos. As polêmicas discussões sobre os projetos oficiais de "venda" da floresta amazônica ou parte dela ainda não levaram em conta dois aspectos fundamentais: como "achar" a madeira de exploração viável, já que nem todas as árvores servem, como cortá-la e como transportá-la. Ou seja: ainda que exista a disposição oficial de "vender" a floresta, existem também problemas gigantescos a serem solucionados, antes de um interesse concreto de empresas ou países pela "compra".

A maioria dos estudiosos da Transamazônica concordam, com raras exceções, num ponto: o governo federal investiu recursos extremamente valiosos num projeto falido, não conseguiu ocupar "fisicamente" o "vazio" amazônico e, de quebra, provocou danos consi-

cliente parece ter possibilidades de predominar no sistema econômico ao longo da rodovia, apesar das tentativas de implantar uma sociedade camponesa igualitária", conclui o professor Nigel Smith, com extremo realismo.

Para ele, "os principais problemas a serem enfrentados pelos colonos no momento são de caráter social". Na situação atual, porém, caracterizada pela crise econômica em todos os setores, dificilmente poderão esses colonos contar com alguma esperança futura, a curto e a médio prazo, pois parece fora de dúvida que suas desgraças não melhorarão qualquer atenção prioritária. O abandono a que foram relegados é cada vez maior. Cresce, portanto, a cada dia, a certeza de que são eles, mais que quaisquer outros, os que estão pagando e terão de pagar, durante muito tempo ainda, as dívidas deste fracassado objetivo econômico, social e geopolítico: a conquista, mais uma vez interrompida, da Amazônia brasileira.



Texto de Luiz Fernando Emediato  
Fotos de Claudiné Petroll  
Enviados Especiais