



Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro
Instituto de Florestas
Curso de Engenharia Florestal

**Análise do Distrito Florestal Sustentável da BR-163
na perspectiva de instrumento de política florestal**

Daniel Cataldo Lopes Rios

Sob a Orientação do Professor

José de Arimatéa Silva

Seropédica, RJ

Março - 2007

Daniel Cataldo Lopes Rios

**Análise do Distrito Florestal Sustentável da BR-163
na perspectiva de instrumento de política florestal**

Monografia apresentada ao Curso de Engenharia Florestal, como requisito parcial para a obtenção do Título de Engenheiro Florestal, Instituto de Florestas da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro.

Sob a Orientação do Professor

José de Arimatéa Silva

Seropédica, RJ

Março - 2007

**Análise do Distrito Florestal Sustentável da BR-163
na perspectiva de instrumento de política florestal**

Daniel Cataldo Lopes Rios

Aprovada em 29/03/2007

BANCA EXAMINADORA

Prof. José de Arimatéa Silva
IF/DS - UFRRJ
Orientador

Prof. Márcio Rocha Francelino
IF/DS - UFRRJ
Membro Titular

Prof. Tokitika Morokawa
IF/DS - UFRRJ
Membro Titular

Agradecimentos

Agradeço a DEUS, Nossa Senhora, aos meus familiares, em especial meus pais, a minha namorada Danielle, ao professor José de Arimatéia Silva pela dedicação e paciência, aos meus amigos e à comunidade 312.

RESUMO

Este trabalho teve como objetivo analisar o Distrito Florestal Sustentável (DFS) e o Plano de Desenvolvimento Regional Sustentável para a BR-163 (PDRS) como instrumento de política florestal. Como fontes de consultas foram usadas a Constituição Federal de 1988 (art. 43), o Decreto s/n que cria o DSF, e o resumo do PDRS. Fez-se uma análise da idéia de Distrito a partir do Plano de Desenvolvimento Econômico e Social, que preconizava o Zoneamento para o país; do Zoneamento Ecológico de Minas Gerais e do Brasil; dos Distritos Florestais para fins de reflorestamento; até a proposta de Distrito Florestal Sustentável, concretizada com o primeiro desta natureza criado na Amazônia. As principais conclusões foram: o DFS foi criado e o PDRS elaborado com vista a conter o desmatamento da Floresta Amazônica, evitar conflitos fundiários, amenizar problemas relacionados a grileiros e organizar o ordenamento territorial da Região Norte; o DFS e PDRS da BR-163 são mecanismos elaborados buscando desenvolver pólos industriais, florestais na Região Amazônica baseados na utilização de recursos florestais de forma sustentável; a inovação deste plano em relação aos demais planos para a Região Norte do país, é o enfoque no desenvolvimento, procurando consorciar a conservação das florestas nativas e a sustentabilidade na utilização dos recursos naturais renováveis.

Palavras-chave: Instrumento, Plano de desenvolvimento regional, Amazônia.

ABSTRACT

The main proposal of this work is to analyse the Supportable Forest District (DFS) and the Supportable Regional Development Plan for the BR-163, as instruments for the forestal politics. The Brazilian Federal Constitution of 1988 (article 43), the Decree s/nº that created the DFS and the resume of the PDRS were carefully searched. We analysed the idea of District, from the point of view of the Economical and Social Development Plan, that approved the division in zones for the country; the division in ecological zones for Minas Gerais; the division in ecological zones for Brazil; the Forestry Districts in order to improve the reforestation; up to the proposal for the raising of a supportable Forestal District, being the first one created in Amazonia. The main conclusions are: the DFS and the PDRS were created in order to contain the deforestation of the Amazonia forest, to avoid conflicts caused by the invasion of lands, to reduce the problems with the land grabbers, to organize the territorial arrangement of the Northern Region. The DFS and the PDRS are mechanisms that aim to develop industrial forestal poles in amazonic region, based on the use of the forest resources in a supportable way. The innovation of this plan in relation to the other plans for the Northern Region of the country, is the focus on the development, objectyving to associate the conservation of the native forest and the utilisation of the natural renewable sources.

Key words: Forest instrument, Regional Development Plan, Amazonia.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	1
1.1 Objetivo	5
2. MATERIAL E MÉTODOS.....	5
2.1. Fontes de informações	5
2.2 Caracterização da área estudada	7
2.3 Interpretação e análise	9
3. RESULTADOS E DISCUSSÃO	10
3.1 Plano Trienal de Desenvolvimento Econômico e Social.....	10
3.2 Zoneamentos.....	12
3.3 Elo entre zoneamentos para reflorestamento e criação dos distritos florestais	14
3.4 Distritos Florestais para fins de reflorestamento	15
3.5 DFS e área de influência da BR-163	16
3.6 Planos de desenvolvimento e PDRS da BR-163	28
4. CONCLUSÕES	31
5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	32

1 INTRODUÇÃO

O Brasil é um país de grande extensão territorial, apresentando drásticos contrastes, no que se refere à concentração populacional, desenvolvimento econômico e social. Pode-se dividir o país em regiões que apresentam elevada disparidade. As Regiões Sul e Sudeste apresentam uma extensão territorial pequena quando comparado à Região Norte do país, porém possui um alto índice populacional e um desenvolvimento tecnológico bem superior às outras áreas do Brasil. A Região Nordeste pode ser considerada como intermediária entre o contraste populacional, social e econômico entre o Sul e Sudeste quando comparada com as Regiões Centro-Oeste e Norte do país.

Neste contexto, na década de 50, no governo do então presidente Juscelino Kubitschek, foram criados planos e metas com o intuito de integrar o Norte do país ao desenvolvimento tecnológico já presente em outras partes do Brasil, sendo instituído o Plano de Valorização Econômica da Amazônia (PVEA). Posteriormente foram criados o Plano Trienal de Desenvolvimento Econômico e Social e Projeto RADAM, além da SUDAM e da criação da Zona Franca de Manaus.

“Dentro da cronologia da experiência brasileira em planejamento, o Plano Trienal de Desenvolvimento Econômico e Social (1963-1965) é o acontecimento de maior relevo após o

plano de metas e o programa de estabilização monetária desenvolvidos no governo Kubitschek. Elaborado em seis meses por uma equipe liderada por Celso Furtado, o Plano Trienal de Desenvolvimento Econômico e Social veio a lume no final de 1962 e passou a orientar a política econômica do governo” (LAFER, 1984).

Durante o governo de Juscelino Kubitschek foi iniciada a “colonização” e integração do Norte ao restante do país, estratégia que foi seguida pelo presidente João Goulart.

O Plano Trienal colocava pela primeira vez a necessidade de se fazer um zoneamento econômico de todo o país, além do ordenamento territorial com finalidade de orientar investimentos e o desenvolvimento das distintas regiões. Mas o plano não foi efetivado devido à queda do governo Goulart.

Em 1964, com o golpe militar, assumiu a presidência Castelo Branco que iniciou um regime que intensificou a integração da região Norte ao restante do país. Por ser uma região extensa e pouco habitada, a região seria um alvo fácil para a invasão por países vizinhos.

“A partir desse primeiro plano do regime militar, a ocupação da Amazônia seria enfocada como um imperativo geopolítico, fruto da preocupação dos militares com a presumida vulnerabilidade da região a interesses externos - tendo em vista a sua imensidão geográfica, o seu elevado

potencial de riqueza e a sua histórica rarefação populacional” (SILVA, 2003).

Para estimular a migração de brasileiros para aquela região, diversos planos foram criados pelo Ministério do Planejamento e Ação Econômica, como o Plano de Ação Econômica do Governo (1964-1966) e o Plano Nacional de Desenvolvimento I e II.

Para concluir este projeto de unificação do Norte ao restante do país, foi também essencial, a construção de rodovias que ligassem o Norte ao Nordeste, Centro-Oeste e Sudeste. Na década de 70 foram idealizadas as rodovias Transamazônica, Cuiabá-Santarém (BR-163), além da Belém-Brasília.

A BR- 163 teve sua construção iniciada em 1973, de acordo com o que previa o Plano Nacional de Desenvolvimento I. Na época não foi totalmente asfaltada e não obedeceu a uma estratégia governamental para evitar invasões de terras indígenas, agravando conflitos, a preocupação com grileiros, com o desmatamento, além da desenfreada utilização dos recursos naturais.

Todos estes problemas agravaram as tensões locais, tendo sido criado no ano 2000 o Plano de Desenvolvimento Sustentável da BR 163, que tem como princípio à continuação do asfaltamento da rodovia, associado a um conjunto de políticas pré-estabelecidas, com o intuito de não repetir os erros

cometidos anteriormente, consenso que se obteve através de reuniões e palestras envolvendo o governo, índios, ONG's e comunidades locais.

“Construída em 1973, entre os rios Tapajós e Iriri-Xingu, a abertura da rodovia Cuiabá-Santarém, a exemplo de outras rodovias federais da época na Região Amazônica, ocorreu num contexto de interesses geopolíticos do Governo Federal, relacionados à integração nacional e à expansão das atividades econômicas. Na ausência de um esforço consistente de planejamento para o desenvolvimento regional, a abertura desta rodovia resultou na instalação de frentes de expansão, associadas às migrações desordenadas, desflorestamento e exploração predatória dos recursos naturais, além de conflitos sociais com significativas perdas de vidas humanas” (PDRS, 2006).

A conclusão da rodovia passa a ter como princípio básico facilitar o escoamento de produtos agrícolas, o que irá influenciar diretamente a economia da região, principalmente no que se refere à produção de soja de Mato Grosso que precisa chegar ao Porto de Santarém.

Já no estado do Pará, este plano visa promover o desenvolvimento social e econômico do Centro-Oeste e Norte do Brasil, de forma consistente e organizada, seguindo metas estabelecidas pelo Plano de Desenvolvimento para evitar o desmatamento da região.

Para tentar consorciar o desenvolvimento e a redução das desigualdades sociais com a manutenção de nossas florestas nativas, foi criado o Distrito Florestal Sustentável que adota procedimentos econômicos, tecnológicos, sociais e políticos como uma nova forma de desenvolvimento.

Estas medidas fazem parte de um plano para tentar conter o avanço da expansão agrícola, principalmente o cultivo da soja, na região Centro-Oeste e Norte do país, o que ocasionaria a transição da Floresta Amazônica em terras agrárias produtivas, motivadas pela facilidade do escoamento da produção devido à pavimentação da rodovia BR-163.

1.1 Objetivo

Analisar o Distrito Florestal Sustentável, além do Plano de Desenvolvimento Regional Sustentável para a Área de influência da Rodovia BR-163 (Cuiabá-Santarém), na perspectiva de instrumento de política florestal.

2. MATERIAL E MÉTODOS

2.1. Fontes de informações

Para analisar o Distrito Florestal Sustentável na perspectiva de um instrumento de política florestal, tomou-se como base de estudos a Constituição Federal de 1988, especificamente o seu artigo 43, que estabelece: “Para efeitos administrativos, a União poderá articular sua ação em um mesmo

complexo geoeconômico e social, visando a seu desenvolvimento e à redução das desigualdades regionais". Foi consultado também o Decreto s/nº de 13 de fevereiro de 2006, que instituiu legalmente o primeiro Distrito Florestal Sustentável. No seu art.1º, assim dispõe: "Fica instituído o complexo geoeconômico e social denominado Distrito Florestal Sustentável - DFS da BR-163, com a finalidade de implementação de políticas públicas de estímulo à produção florestal sustentável" - e neste trabalho doravante denominado DFS da BR-163.

O decreto estabelece no artigo 3º a criação do Grupo de Trabalho Interinstitucional (GTI), com o propósito de propor ações voltadas ao desenvolvimento socioeconômico, com base em atividades florestais sustentáveis na área da BR-163.

Outra fonte de consulta foi o Plano de Desenvolvimento Regional Sustentável para a Área de influência da Rodovia BR-163 (Cuiabá-Santarém).

Foi também consultado o Decreto nº 79.046 de 27 de dezembro de 1976, que dá o embasamento legal dos Distritos Florestais para fins de reflorestamento, criados na década de 70, a exemplo do Distrito Florestal do Jarí, que tinha o intuito de promover o florestamento e o reflorestamento no Brasil para atender a crescente demanda de madeira.

2.2 Caracterização da área estudada

A definição da área de abrangência da Rodovia BR-163 levou em consideração, entre outros fatores, as tendências de ocupação humana e de uso dos recursos naturais e as atividades econômicas em uma vasta região que será influenciada pela pavimentação da mesma.

Fazem parte da área do Plano 71 municípios, sendo 28 no Estado do Pará, 37 no Estado do Mato Grosso, e seis no Estado do Amazonas, perfazendo uma área total de 1,23 milhão de km² (123 milhões de hectares) que correspondem a 24,6% da Amazônia Legal e 14,47% do território nacional. Desse total, 828.619 mil km² encontram-se no Pará (66,41% do território estadual), 280.550 km² no Mato Grosso (31,06% do estado) e 122.624 km² no Amazonas (7,81% do estado). A rodovia apresenta 1764 km de extensão sendo apenas 801 km asfaltados.

O Distrito Florestal Sustentável, compreendido nesta área abrange 19 milhões de hectares, contando com sete unidades de conservação já decretadas. A área do DFS corresponde a 15,5% da área de influência considerada no Plano. Na página seguinte é apresentado o mapa da área de influência da BR-163.

PLANO DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL PARA A ÁREA DE INFLUÊNCIA DA BR-163
MESORREGIÕES E SUB-ÁREAS

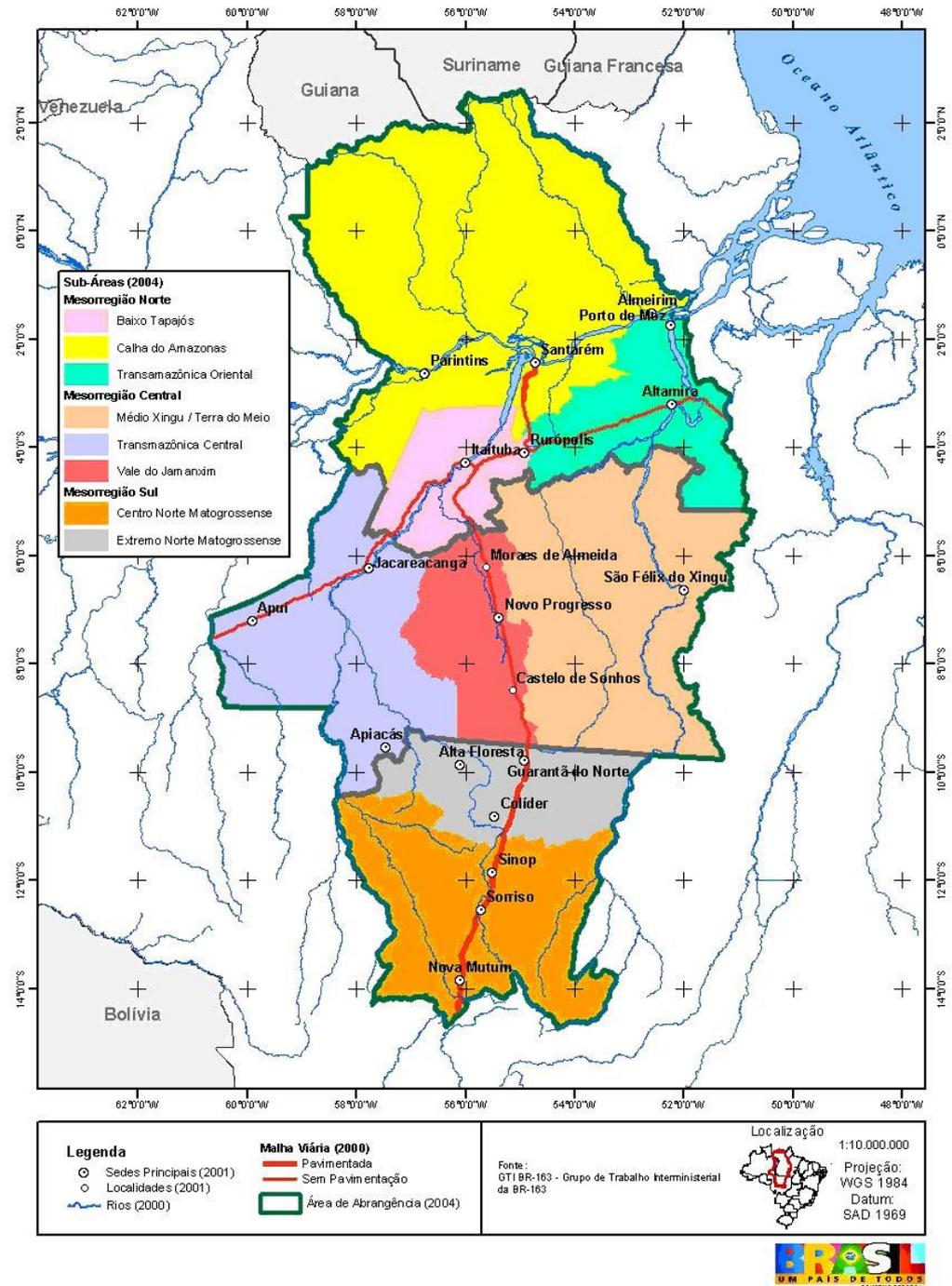


Figura 1 - Mapa da área de influência da BR-163.

FONTE: Resumo do Plano Desenvolvimento Sustentável da área de influência da BR-163.

2.3 Interpretação e análise

Para uma melhor compreensão da situação política que tornou possível a concepção de Distritos, analisou-se o Zoneamento ecológico do estado de Minas Gerais para reflorestamento e o Zoneamento ecológico esquemático para reflorestamento no Brasil, os quais serviram de respaldo técnico permitindo a criação dos Distritos Florestais; além de procurar orientar o governo federal no que diz respeito ao ordenamento territorial com vistas à implantação de povoamentos florestais em nosso país.

No tocante ao Distrito Florestal Sustentável da BR-163, foi extraído e interpretado o disposto no art. 43 da Constituição Federal de 1988. Além do conceito de complexo geoeconômico e social extraiu-se, para análise, os benefícios possíveis de serem concedidos nessas áreas, dispostos no parágrafo 2º, do mesmo artigo que menciona: igualdade de tarifas, fretes, seguros e outros itens de custos e preços de responsabilidade do Poder Público; juros favorecidos; isenções, reduções ou deferimento temporário de tributos federais devidos por pessoas físicas ou jurídicas.

Do Decreto de criação do Distrito Florestal Sustentável extraiu-se a finalidade, assim como as principais ações a serem nele empreendidas. Estas foram analisadas sob uma visão florestal, e na lógica do desenvolvimento sustentável.

O Plano de Desenvolvimento Regional Sustentável para a área de influência da BR-163 (doravante denominado PDRS da BR-163) serviu de base para interpretação das principais ações a serem realizadas na região, a fim de promover o desenvolvimento econômico, tecnológico e a redução das desigualdades sociais, com base na utilização de forma sustentável dos recursos florestais.

3. RESULTADOS E DISCUSSÃO

Preliminarmente inicia-se esta discussão resgatando-se os antecedentes históricos que serviram como alicerce político que tornaram possível a criação do Distrito Florestal Sustentável e o Plano de Desenvolvimento Regional Sustentável para a área de influência da rodovia BR -163.

3.1 Plano Trienal de Desenvolvimento Econômico e Social

Durante o governo do presidente João Goulart foi lançado o Plano Trienal de Desenvolvimento Econômico e Social (1963-1965) que veio tornar-se a espinha dorsal da política econômica do país (SILVA, 1996, 2003).

Para um melhor entendimento dos objetivos a que se propôs o plano, é interessante relembrar o contexto econômico-social do Brasil, na época do seu lançamento.

De 1957 a 1961 o Brasil tinha apresentado em média um crescimento de 7% do PIB em decorrência da intensificação do processo de substituição de importações. Entretanto, a partir

do ano de 1962 ocorreu um crescimento menor do PIB, por volta de 5%, demonstrando o início de um período de estagnação, associado ao aumento exacerbado da inflação. Ou seja, o país estava afundado em uma crise financeira, extremamente incômoda haja vista o crescimento da dívida externa. Sendo assim, surge o plano Trienal de Desenvolvimento que vem a ser a esperança de um progresso econômico e social. Uma prioridade do Plano vinha a ser o aspecto regional, com ênfase na reforma agrária no Brasil. De acordo com SILVA (2003) a questão regional estava enfocada num dos objetivos básicos do Plano e preconizava o levantamento dos recursos naturais e a localização da atividade econômica, visando a reduzir as disparidades regionais de níveis de vida.

O Plano propugnava a concessão de incentivos governamentais para as áreas menos desenvolvidas. Colocou o plano, pela primeira vez, prossegue o autor, a necessidade da realização de um zoneamento do país, destinado a orientar a atividade econômica e a concessão de incentivos fiscais; a orientação adequada do levantamento dos recursos naturais do país era vista como uma forma de desenvolver as áreas mais pobres.

Para a Amazônia, esse levantamento proposto para ser realizado no período do Plano resultaria, ainda segundo SILVA (2003), indubitavelmente no melhor conhecimento dos recursos florestais.

No que diz respeito ao contexto da política florestal, esse Plano é o pioneiro em estabelecer a necessidade de realizar o ordenamento territorial e a política de reflorestamento em nosso país. Anos mais tarde daria o embasamento para a criação dos Zoneamentos Ecológicos Econômicos de diversos estados e do país como um todo, que resultariam no surgimento dos distritos florestais para fins de reflorestamento.

3.2 Zoneamentos

O Zoneamento Ecológico do Estado de Minas Gerais (MG) foi realizado no período de 1º de janeiro de 1970 a 31 de julho de 1974, pelo perito Lamberto Golfari, que atuava inicialmente como Consultor Florestal do IBDF, dentro do Programa de Assistência Técnica da FAO e posteriormente como técnico do PRODEPEF (Projeto de Desenvolvimento e Pesquisa Florestal).

Um diferencial deste zoneamento em relação aos já realizados anteriormente no Sul do Brasil, foi a inclusão de informações sobre eucaliptos, e sugestões para resolver problemas que surgem ao se iniciar um reflorestamento, relacionado aos seguintes fatores: a) edáficos: ligados às exigências nutricionais de algumas espécies e às deficiências de alguns solos; b) climáticos: devido às grandes variações entre as diferentes regiões, tanto no ciclo hidrológico quanto no ciclo térmico, em função da altitude; c) fitopatológicos:

pela ocorrência de novas doenças; d) genéticos: devido ao caráter híbrido das sementes usadas no reflorestamento.

Para realização do Zoneamento as áreas envolvidas foram divididas em regiões levando em consideração o clima, o solo, a vegetação e potencial produtivo. Houve certa dificuldade em se obter estes dados, pois na maioria das situações as informações não existiam ou não estavam disponíveis. Apesar dos problemas encontrados conseguiu-se dados relacionados: às condições climáticas; ao solo; à vegetação; e ao comportamento das espécies.

Posteriormente, para cada uma das regiões foram classificadas as espécies ecologicamente e economicamente mais aptas, em uma integração ideal entre o meio ambiente e a vegetação, permitindo a indicação das espécies.

O Zoneamento resultou na divisão ecológica do Estado de Minas Gerais em 10 regiões de acordo com a altitude e topografia, clima e balanço hídrico, solos dominantes, formações vegetais, espécies potencialmente aptas para o reflorestamento, condições e perspectivas para o reflorestamento.

Este trabalho pode ser considerado um manual, com indicações precisas que facilitem e orientam os produtores rurais do Estado de Minas Gerais, em ações de reflorestamento que incluem: a escolha das espécies aptas para a região, os

tratos silviculturais, soluções para os problemas relacionados ao solo, como calagem e adubação, dentre outros.

O Zoneamento para fins de reflorestamento apresenta uma situação levantada como base na disponibilidade de dados sobre as condições do meio e sobre os conhecimentos atuais das espécies estudadas. Não deve ser considerado como definitivo, pois a medida de que novos estudos sejam realizados, novas tecnologias surgirão.

O Zoneamento ecológico esquemático para reflorestamento no Brasil seguiu os mesmos moldes do Zoneamento realizado no estado de Minas Gerais.

3.3 Elo entre zoneamentos para reflorestamento e criação dos distritos florestais

O primeiro Distrito Florestal surgiu no final dos anos 70, como uma estratégia política do governo brasileiro para incentivar e fornecer subsídio ao reflorestamento no país. Com a preocupação de preservar e conservar as florestas nativas, além de promover o fornecimento de madeira para o consumo interno e produtos para exportação, o governo federal criou o primeiro Distrito Florestal, que se baseava no incentivo ao reflorestamento para produção madeireira. Essa estratégia visava também aliviar a pressão sobre as florestas nativas.

O primeiro Distrito Florestal surgiu após o lançamento de vários Zoneamentos ecológicos: de Minas Gerais, do Sul, além

do Zoneamento ecológico esquemático para o reflorestamento no Brasil.

Estes zoneamentos faziam parte de uma estratégia destinada a fornecer subsídios técnico-científicos, permitindo que a Silvicultura promovesse o florestamento e o reflorestamento em nosso país.

Em 1975 foi publicado o Zoneamento ecológico do estado de Minas Gerais para reflorestamento. Três anos depois surgiu o Zoneamento ecológico esquemático para reflorestamento no Brasil. Este zoneamento, assim como os seus antecessores, tinham o intuito de orientar e nortear os produtores florestais e todos aqueles ligados à silvicultura.

3.4 Distritos Florestais para fins de reflorestamento

O Decreto nº 79.046 de 27 de dezembro de 1976 criou os Distritos Florestais para fins de reflorestamento. No seu artigo 6º estabelecia: "por indicação também do IBDF serão delimitadas, mediante decreto, como Distritos Florestais-Industriais, as áreas onde, na data de publicação deste regulamento, já exista em funcionamento ou em implantação, indústria que utilize madeira como insumo principal". Pode-se constatar que o foco dos Distritos Florestais estava voltado ao incentivo do florestamento e reflorestamento em nosso país, com intuito de suprir as indústrias que utilizassem madeira como insumo principal.

Ao realizar um comparativo entre os Distritos Florestais e o Distrito Florestal Sustentável, percebe-se que ambos preconizam em seus fundamentos o setor florestal, a fim de promover o desenvolvimento nacional.

Os Distritos Florestais do passado tinham como ênfase incentivar o plantio de florestas enquanto o Distrito Florestal Sustentável do presente busca promover o desenvolvimento baseado na sustentabilidade dos recursos naturais encontrados na floresta amazônica.

A fim de exemplificação, analisou-se o Distrito Florestal Industrial do Jarí localizado entre o Estado do Pará e o Território do Amapá (hoje Estado do Amapá). Este Distrito, como os demais, foi criado através de decreto. Neste caso, especificamente, o Decreto nº 88.607, de 09 de agosto de 1983 criou o Distrito Florestal Industrial do Jarí. Abrangia uma área de 1,7 milhão de hectares, excluídas do distrito as áreas de preservação permanente e a Estação Ecológica do Jarí.

3.5 DFS e área de influência da BR-163

No dia cinco de junho de 2006, Dia Mundial do Meio Ambiente, o presidente Lula anunciou mais um pacote ambiental para tentar conter o desmatamento e avançar rumo a um modelo de desenvolvimento ambientalmente sustentável na Amazônia. Foram apresentados e oficializados a versão final do Plano de Desenvolvimento Regional Sustentável para a Área de Influência

da Rodovia BR-163 (Cuiabá-Santarém) e o plano de ação, para 2006 e 2007, do Distrito Florestal Sustentável localizado na zona de influência da mesma estrada. Com estas medidas o governo propunha corrigir ações que resultaram em perdas ambientais e sociais desde o início da abertura da estrada Cuiabá-Santarém (BR-163), na década de 1970. Ao lançar o Plano e o plano de ação do Distrito, a presidente Lula assim se expressou:

“...Quem olhar para o presente, desse modo, terá a confirmação cristalina de que equilíbrio ambiental e miséria são incompatíveis, não é possível cuidar de um e desdenhar o outro. Fica mais fácil, assim, enxergar a legitimidade dos anseios da maioria da população que vive hoje no eixo da BR-163. São anseios de crescimento, de cidadania e de bem-estar que devem ser preservados, juntamente com a floresta, a salvo dos desequilíbrios da pobreza, da extinção da esperança e da erosão do futuro. É essa a preservação que já começamos a fazer na BR-163.” (trecho do discurso do Presidente Lula em 5/6/2006).

Para uma melhor compreensão do contexto político que ‘forçou’ o atual governo a criar o DFS e o PDRS da BR 163, deve-se retornar ao ano de 2005, quando ocorreu o assassinato da freira americana Dorothy Stang, o qual foi motivado por conflitos fundiários na região norte do país, tornando-se um estopim para a revolta da população local, nacional e até de

pressões externas, devido à repercussão internacional do crime.

Vale ressaltar que as medidas citadas a seguir, visam orientar o ordenamento territorial das regiões atingidas por muitos conflitos, que culminaram em homicídios, devido à insaciável disputa pela posse de terras em nosso país.

Referindo às políticas governamentais passadas para a Amazônia, MAHAR (1990), assim se expressou:

“As políticas governamentais, planejadas para abrir a Amazônia aos assentamentos humanos e para favorecer determinados tipos de atividades econômicas, tiveram um papel fundamental no desmatamento. Os imponentes programas para a construção de estradas, realizados principalmente nos anos 60 e 70, possibilitaram pela primeira vez o acesso a amplas áreas da região; simultaneamente, os planos de colonização financiados pelo governo atraíram migrantes oriundos das regiões Nordeste e Sul do país. Em seguida, incentivos fiscais e créditos facilitados estimularam a exploração do território para a pecuária, permitindo que uma população relativamente reduzida provocasse alterações consideráveis na floresta pluvial.”

A elaboração do PDRS levou em consideração os zoneamentos ecológico e econômico dos Estados do Amazonas, Mato Grosso e do Pará para definição das áreas prioritárias para fins

florestais, de agropecuária, industriais e a realização de obras de infra-estrutura.

Para evitar o desmatamento e reduzir conflitos fundiários provocados pela pavimentação da estrada que liga Cuiabá a Santarém, o governo elaborou o PDRS da BR-163; o Distrito Florestal Sustentável está inserido nesta região. Esta rodovia atravessa parte da Floresta Amazônica, áreas de Cerrado e de transição, ligando a Região Centro-Oeste à Região Norte do Brasil.

No PDRS da BR-163 está prevista a pavimentação da estrada, fator este que se tornará um marco no avanço tecnológico para a região, visto que o escoamento da produção agrícola do Mato - Grosso pelo porto de Santarém será beneficiado. A principal meta do Distrito Florestal é permitir o progresso para o Norte do Brasil, de forma racional e sustentável, garantindo a preservação da floresta amazônica e seus benefícios diretos e indiretos.

A área de influência da BR-163 apresenta diversos rios navegáveis, estes rios poderiam fazer parte do PDRS para facilitar o escoamento da produção agrícola do Centro-Oeste, pois este é um meio de transporte mais barato que o rodoviário.

O PDRS da BR-163 é uma iniciativa do Governo e da sociedade para tentar elaborar um novo modelo de desenvolvimento econômico baseado na utilização dos recursos

florestais de forma sustentável, ao mesmo tempo voltado para a inclusão social com a redução das desigualdades sócio-econômicas e o respeito à diversidade cultural e geração de empregos diretos e indiretos.

O Plano da BR-163 foi coordenado pelo Grupo de Trabalho Interministerial (GTI) instituído em março de 2004, hoje composto por 21 órgãos federais, em colaboração com os governos estaduais do Mato Grosso, do Pará e do Amazonas, prefeituras municipais e diversos setores da sociedade.

As principais vertentes e objetivos do Plano, elaboradas pelo governo federal são citadas:

Implementação de ações de modo a prevenir e controlar os problemas socio-ambientais relacionados à pavimentação da estrada. Garantir mecanismos participativos de construção do desenvolvimento, possibilitando o diálogo entre diversos setores da sociedade, contando com a mediação dos Estados. Fortalecer a organização e participação de setores sociais tradicionalmente excluídos das decisões sobre políticas públicas. Realizar a efetivação de parcerias intergovernamentais (União, Estados e Municípios). Viabilizar, em bases sustentáveis, oportunidades sócio-econômicas entre os diversos grupos da sociedade (produtores familiares, comunidades indígenas, extrativistas, ribeirinhas e outras populações tradicionais, madeireiros, pecuaristas, garimpeiros, etc). Promover o fortalecimento das instituições

públicas. Realizar o ordenamento territorial com o intuito de apaziguar os conflitos e homicídios oriundos da disputa pela posse de terras na região. Incentivar o fomento e atividades produtivas. Realizar obras de infra-estrutura para permitir o desenvolvimento, monitoramento da região, elaborar um sistema integrado de informações e promover a inclusão social e cidadania.

Analisadas as principais vertentes do PDRS, constatou-se que a ênfase do Plano é tentar controlar e prevenir os problemas sociais e ambientais em virtude do asfaltamento da BR-163. Para tanto, julgou-se essencial a participação de diversos grupos da comunidade, aliados aos governos Municipais, Estaduais e Federal.

O objetivo primordial do PDRS é promover o desenvolvimento da região baseado em obras de infra-estrutura, no fomento a atividades produtivas, além de realizar o ordenamento territorial das Regiões Norte e Centro-Oeste.

- Principais ações estabelecidas pelo GTI:
- Realizar o inventário florestal na zona de influência da rodovia;
- Gestão das florestas públicas para produção sustentável;
- Reflorestamento e recuperação de áreas degradadas;
- Promover assistência técnica;

- Incentivos fiscais e creditícios para investimentos na cadeia de produção de base florestal sustentável;
- Desenvolver cadeias produtivas florestais;
- Realizar o incentivo a pesquisa, dentre outras.

O GTI estabeleceu metas a serem cumpridas na área de influência da BR-163, possibilitando o desenvolvimento associado a sustentabilidade dos recursos naturais renováveis. Pode-se destacar dentre as ações estabelecidas o inventário florestal no entorno da rodovia, a realização do manejo florestal sustentável nas Flonas do DFS com intuito de incentivar a adoção desta técnica pela população do seu entorno, o reflorestamento e a assistência técnica. As principais ações elaboradas pelo GTI estão baseadas em técnicas florestais tais como de silvicultura, manejo e extensão rural para promover o desenvolvimento.

Deve-se salientar que uma das ações estratégicas do plano será a adoção do manejo florestal sustentável nas Florestas Nacionais da área do Distrito e em outras áreas da região de influência do plano. Tal estratégia tem fundamentação na experimentação já realizada em florestas tropicais.

Segundo SILVA (2003), as primeiras pesquisas sobre manejo de florestas tropicais no Brasil remontam à segunda metade da década de 1950. Foram iniciadas no município de Santarém, no Estado do Pará, na região de Curuá-Una e no ex-território do

Amapá. Passado algum tempo, o experimento do Amapá foi abandonado e novas áreas de pesquisa foram escolhidas nas imediações do rio Tapajós, na localidade de Belterra, e na hoje Floresta Nacional do Tapajós. As pesquisas de Curuá-Una e do Amapá remontam à época da extinta SPVEA - Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia, órgão antecessor da também extinta SUDAM - Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia. As pesquisas de Belterra e da Floresta Nacional do Tapajós tiveram início com o extinto Instituto Brasileiro de Desenvolvimento Florestal (IBDF), no bojo de um projeto denominado PRODEPEF - Projeto de Desenvolvimento e Pesquisa Florestal, formador do quadro de pesquisadores florestais da EMBRAPA e berço da pesquisa florestal por ela assumida em 1976.

No campo das prioridades, o GTI propõe também a adoção de créditos e incentivos fiscais para o crescimento industrial na região, possibilitando o surgimento e fortalecimento de cadeias produtivas florestais.

Outra ação prioritária proposta pelo GTI é a realização do inventário florestal na área do entorno da BR-163. O inventário auxiliará na classificação das diferentes tipologias florestais presentes na região. Esta classificação é de vital importância para permitir a adoção de técnicas silviculturais no manejo florestal sustentável nas Florestas Nacionais presentes no DFS.

A implantação do manejo nestas FLONAS é uma das metas do PDRS para instruir e incentivar a população do entorno das UC's a adotarem esta técnica.

Segundo SOUZA e JARDIM (1993) a bibliografia relacionada aos sistemas silviculturais que vêm sendo utilizadas no manejo das florestas nativas na América tropical, ainda é muito dispersa. Entretanto existe ampla revisão bibliográfica sobre o assunto demonstrando que a evolução da silvicultura em florestas neotropicais pode ser atribuída à importação e adaptação das técnicas silviculturais européias e norte-americanas à realidade das florestas tropicais.

Os principais sistemas silviculturais aplicados na América tropical são:

Sistema de corte raso, que é uma alternativa aplicável às florestas tropicais em que a vegetação natural será completamente substituída por monocultivos. Esta técnica não é recomendada para a área do DFS, visto que nesta região uma das prioridades do PDRS é manter as florestas nativas em pé utilizando seus recursos de forma sustentável.

Sistema de enriquecimento, cujo objetivo é melhorar a composição florística do povoamento, via introdução por semeadura ou plantio de espécies de interesse econômico. Pode-se considerar que este seria um sistema apto a ser utilizado segundo a concepção do PDRS.

Sistema de seleção, considerado por diversos autores como o mais indicado para a maioria das florestas úmidas americanas. Seria também indicado para a região da BR-163, pois afinal esta região apresenta extensas áreas de florestas úmidas.

Sistema de cobertura dos trópicos e Sistema uniforme malaio. ambos os sistemas não seriam indicados a serem utilizados nas florestas tropicais americanas.

Vale ressaltar que não existe nenhum sistema aplicado indistintamente em qualquer tipologia florestal; é indispensável que para cada tipo de vegetação seja elaborado um sistema silvicultural, ou que pelo menos apresente parâmetros de diferentes sistemas.

Fica evidente que o inventário e a classificação das tipologias florestais da área de influência da BR-163 são essenciais para a implantação do manejo florestal sustentável nas FLONAS do DFS.

A área de abrangência do PDRS foi dividida em 3 mesoregiões, para facilitar a execução das principais vertentes do plano. São elas:

Mesoregião Norte - formada pela calha do rio Amazonas e a Transamazônica oriental;

Mesoregião Central - formada pelo médio Xingu e o médio Tapajós;

Mesoregião Sul - formada pelo norte mato-grossense.

O DSF e o PDRS da Br-163 visam intensificar o setor industrial, comercial, tecnológico, científico e a reduzir as desigualdades sociais nas regiões Centro-Oeste e Norte do Brasil. Com base na Constituição o Distrito permite a criação de incentivos fiscais, igualdade de tarifas, fretes, seguros e outros itens de custo e preços de responsabilidade do Poder Público, dentre outros.

Vale ressaltar que antes do início da obra de pavimentação da estrada, foi realizado o EIA/RIMA atendendo exigências da legislação ambiental. O EIA/RIMA foi realizado no trecho da divisa do Estado do Mato-Grosso com o Pará até a cidade de Rurópolis, sendo o DNIT o órgão responsável pelo empreendimento. Para efeito do estudo de impacto ambiental considerou-se áreas de influência direta, em relevância da pavimentação da rodovia, uma faixa de 2 km para cada lado da estrada e a área de influência indireta uma faixa de 50 km no entorno da BR-163. A rodovia atravessa regiões de Floresta Ombrófila Densa e Aberta, Campinaranas e Capoeira. Estando presentes na região aproximadamente 150 espécies de peixes, 76 de anfíbios, 163 de répteis e 200 de mamíferos. No relatório de impactos ambientais levou-se em consideração que a pavimentação da estrada afeta a retirada da vegetação para a realização da obra, além de influenciar indiretamente o desmatamento em decorrência da facilidade de acesso a Floresta Amazônica. Neste relatório constatou-se que vivem no entorno

da rodovia diversos grupos indígenas tais como: Tayapó, Panará e Munduruku, grupos estes que sofreram influências culturais do homem branco em virtude da pavimentação da rodovia. A área do entorno da BR-163 está localizada na Zona de transição equatorial para tropical, apresentando variação de temperaturas de apenas aproximadamente dois graus nas diferentes estações do ano, porém pode-se destacar duas estações distintas em relação a pluviosidade: estação de chuvas e estação de secas.

Com intuito de preservar e conservar os recursos naturais, o governo criou Unidades de Conservação de proteção integral e uso sustentável na área do DFS. Este é formado por sete unidades de conservação. Na primeira categoria estão incluídos dois parques nacionais e a ampliação do Parque Nacional da Amazônia. As unidades de uso sustentável, por sua vez, são quatro florestas nacionais, além de uma área de proteção ambiental.

TABELA 1 - Unidades de Conservação do Distrito Florestal Sustentável

UNIDADE DE CONSERVAÇÃO	ÁREA (ha)
PROTEÇÃO INTEGRAL	
Parque Nacional Jamanxim	859.722
Parque Nacional Rio Novo	537.757
Parque Nacional da Amazônia (ampliação)	167.863
USO SUSTENTÁVEL	
Área de Proteção Ambiental do Tapajós	2.059.496
Floresta Nacional do Trairão	257.482
Floresta Nacional Crepori	740.661
Floresta Nacional Jamanxim	1.301.120
Floresta Nacional do Amaná	540.417
TOTAL	6.464.500

FONTE: <http://mma.gov.br>, dados trabalhados pelo autor.

3.6 Planos de desenvolvimento e PDRS da BR-163

“A partir dos anos de 1950 as políticas públicas no Brasil foram fixadas em Planos Nacionais, que procuravam integrar as questões setoriais e regionais numa estratégia válida para o país como um todo” (SILVA, 1996).

Em virtude da elevada disparidade regional de níveis de vida, entre as diferentes regiões do Brasil, o governo federal, em meados dos anos 50, adotava como principal estratégia à adoção de Planos Nacionais.

Os Planos preconizavam a incorporação dos recursos florestais no processo de desenvolvimento com intuito de promover o setor industrial madeireiro, além de buscar organizar o ordenamento territorial na região norte.

A fim de promover o desenvolvimento da região norte, o governo militar adotou como estratégia política a construção de rodovias para permitir a integração das diferentes partes do país, a definição de pólos para a concentração de investimentos, através de instrumentos de crédito e incentivos fiscais e a montagem de infra-estrutura. Os primeiros Planos Nacionais estavam fundamentados no tripé: pecuária, agricultura e mineração; os recursos florestais ficavam em segundo plano. Todavia, no decorrer dos anos, as estratégias políticas de governo começaram a incluir em seus fundamentos a utilização dos bens oriundos da floresta. Hoje em dia a maior preocupação do atual governo é tentar consorciar o desenvolvimento ao consumo racional dos recursos naturais, através de uma análise dos antigos Planos, para isso foi elaborado o Distrito Florestal Sustentável, procurando repetir os acertos e anular os erros cometidos nos planos anteriores, a partir de um enfoque na política florestal.

Atualmente com a premissa de promover as regiões Centro-Oeste e Norte do Brasil, através do avanço tecnológico, social e econômico o PRDS da BR-163 tem como base o planejamento e a administração dos recursos naturais, de forma racional e sustentável, encontrados nas áreas de cerrado, floresta Amazônica e áreas de transição entre os dois ecossistemas.

Toda vez em que o governo criou pólos de desenvolvimento na Amazônia ou realizou obras de infraestrutura, como

estradas, aeroportos, portos, ocorreu um agravamento nos conflitos fundiários, aumento do desmatamento, ocasionando migrações desordenadas e a devastação dos recursos florestais.

O DFS e o PDRS da BR-163 apresentam fundamentos técnicos e políticos baseados nos Planos Nacionais e nos Planos direcionados para a região Amazônica. A principal mudança é o foco, que agora passa a ser a floresta, com a adoção do modelo de sustentabilidade dos recursos florestais, para nortear o desenvolvimento da região juntamente com a redução das desigualdades sociais e o término dos conflitos fundiários.

Para finalizar, traz-se à tona um pensamento de CASTRO (1998), que afirma: “Inquestionavelmente ‘desenvolvimento sustentável’ tornou-se uma expressão em voga, na verdade quase um lugar comum, desde seu surgimento no início dos anos 80. Com efeito, desde então, desenvolvimento sustentável passou a ocupar espaço, cada vez maior, nos discursos políticos e empresariais, no meio científico e na mídia. Esse fato contribuiu para a divulgação do novo conceito e, sem dúvida, para uma maior tomada de consciência sobre a importância da questão ambiental no seio da sociedade brasileira”.

4. CONCLUSÕES

As propostas elaboradas pelo governo almejam promover o desenvolvimento econômico, tecnológico com redução das desigualdades sociais e inclusão social decorrentes da criação do complexo geoeconômico e social denominado DFS através de incentivos fiscais para a região de influência da BR-163, a qual terá todo o seu percurso asfaltado.

O DFS foi criado e o PDRS elaborado com vista a conter o desmatamento da floresta Amazônica, evitar conflitos fundiários, amenizar problemas relacionados a grileiros e organizar o ordenamento territorial da região Norte.

O DFS e PDRS da BR-163 são mecanismos elaborados buscando desenvolver pólos industriais, florestais na região Amazônica baseados na utilização de recursos florestais de forma sustentável.

No DFS já foram criadas 7 unidades de conservação, sendo 3 de proteção integral e 5 de uso sustentável, dentre as quais se destacam 4 Florestas Nacionais, que têm por princípio orientar a população do entorno das unidades de conservação na adoção da técnica de manejo florestal sustentável.

A inovação deste plano em relação aos demais planos para a região Norte do país, é o enfoque no desenvolvimento, procurando consorciar a conservação das floretas nativas e a sustentabilidade na utilização dos recursos naturais renováveis.

5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. São Paulo: Saraiva, 2000. 307 p.

_____. Decreto s/n de 13 de fevereiro de 2006. Institui o complexo geoeconômico e social denominado Distrito Florestal Sustentável - DFS, da BR- 163, e dá outras providências. Disponível em: <<http://www.presidência.gov.br>>. Acesso em: 20 nov. 2006.

_____. Decreto nº 79.046 de 27 de dezembro de 1976. Dispõe sobre apuração dos incentivos fiscais para o Desenvolvimento Florestal do País. Disponível em: <<http://www.presidência.gov.br>>. Acesso em: 13 jan. 2006.

_____. Decreto nº 88.607 de 09 de agosto de 1983. Cria o Distrito Florestal-Industrial do Jarí. Disponível em: <<http://www.presidência.gov.br>>. Acesso em: 18 fev. 2006.

BOLOGNA, G. **Amazônia Adeus**. (organizador). Editora Nova fronteira, 1990. 288 p.

CASTRO, M. C. **Desenvolvimento sustentável e gestão ambiental na formulação de políticas públicas: a experiência do Estado do Amapá**. Macapá: SEFORH/SEMA, 1998. 114 p.

GOLFARI, L., CASER, R. L., MOURA, V. P. G. **Zoneamento Ecológico Esquemático para Reflorestamento no Brasil**. Brasília: MA, 1978. 66 p.

GOLFARI, L. **Zoneamento Ecológico de Minas Gerais para Reflorestamento**. Brasília: MA, 1975. 65 p.

LAFER, B. M. **Planejamento no Brasil**. São Paulo: Editora Perspectiva, 1984. 184 p.

PDRS. Resumo do Plano de Desenvolvimento Regional Sustentável para a área de influência da BR-163. Disponível em: <<http://www.mma.gov.br>>. Acesso em: 17 jan. 2007.

SILVA, José de Arimatéa. **Análise quali-quantitativa da extração e do manejo dos recursos florestais da Amazônia brasileira: uma abordagem geral e localizada (Floresta Estadual do Antimari-AC)**. Curitiba: UFPR, 1996, 547 p. (Tese de doutorado em Engenharia Florestal, área de concentração Manejo Florestal).

_____. J. A. **Quebrando castanha e cortando seringa.**
Seropédica: EDUR, 2003. 137 p.

SOUZA, A. L e JARDIM, F. S. Sistemas silviculturais aplicados
às florestas tropicais. Viçosa: SIF, 1993. 125p. (Documento
SIF, 008).