



Mayo 2020 - ISSN: 2254-7630

ANÁLISE DO DESMATAMENTO NAS ÁREAS DE INFLUÊNCIA DA BR-364: CONSIDERAÇÕES SOBRE AS PRESSÕES ANTRÓPICAS EM CRUZEIRO DO SUL-ACRE.

Ednilson Gomes da Silva¹

Para citar este artículo puede utilizar el siguiente formato:

Ednilson Gomes da Silva (2020): "Análise do desmatamento nas áreas de influência da BR-364: considerações sobre as pressões antrópicas em cruzeiro do Sul-Acre", Revista Caribeña de Ciencias Sociales (mayo 2020). En línea:

<https://www.eumed.net/rev/caribe/2020/05/pressoes-antropicas-cruzeiro.html>

<http://hdl.handle.net/20.500.11763/caribe2005pressoes-antropicas-cruzeiro>

Resumo: A questão da integração terrestre por meio de rodovias é um tema de grande discussão na Geografia, por envolver, sobretudo as relações de poder que emanam através do território. Nesse contexto esta proposta originou-se na inquietação de estudar a mesorregião acreana do Juruá que se localiza no extremo oeste brasileiro e a sua integração por via terrestre no início de década de 2010 com o principal centro econômico e político do Estado do Acre, a capital Rio Branco e como ela tem sido fator de impulsionamento das transformações antrópicas. Nessa conjuntura se faz necessário compreender como essa rodovia se torna em elemento geográfico de transformação do espaço regional. O objetivo da pesquisa é analisar as principais alterações antrópicas nas áreas de influência da rodovia BR-364 e as pressões sobre o meio físico, em parte das áreas especiais de floresta natural, localizadas próximas ao município de Cruzeiro do Sul-Acre. Para isso foram utilizados métodos indiretos de análise, nomeadamente a análise digital de imagens e documentos elaborados por órgãos públicos estaduais. Os resultados revelaram que o desmatamento é a externalidade negativa que tende a se consolidar com maior ênfase em decorrência da pavimentação da rodovia BR-364 entre a capital acreana, Rio Branco e Cruzeiro do Sul, sendo a rodovia um elemento geográfico que tem ocasionado por meio das ações humanas a conversão da paisagem natural substituída pela agropecuária, sobretudo nas áreas próximas ao eixo rodoviário, e tem apresentado crescimento significativo nos últimos 10 anos.

Palavras-chave: Rodovia BR-364, Integração terrestre, externalidade negativa ambiental.

Resumen: El tema de la integración de la tierra a través de las carreteras es un tema de gran discusión en Geografía, ya que involucra, sobre todo, las relaciones de poder que emanan en todo el territorio. En este contexto, esta propuesta se originó por la preocupación de estudiar la región Acre de Juruá, que se encuentra en el extremo oeste de Brasil y durante muchos años permaneció aislada por tierra del principal centro económico y político del Estado de Acre, la capital, Rio Branco. En este sentido, pretendemos analizar cómo se consolida la carretera BR-364 desde el inicio del pavimento a principios de la década de 2010 en un eje de integración entre las dos principales ciudades del Acre, en los segmentos social, político y económico y de qué manera esta interconexión ha promovido cambios en el entorno natural del oeste de Acre, especialmente en Cruzeiro do Sul. Por lo tanto, se pretende resaltar los cambios impresos a lo largo del tramo de la BR 364 para comprender las nuevas relaciones sociales, económicas y principalmente ambientales que se construyeron desde la carretera, siendo la principal ruta de desplazamiento de tierras con libre circulación de personas y bienes que en este momento se está intensificando debido a la construcción de la carretera. Antes de la pavimentación total de esta carretera, los residentes de Cruzeiro do Sul pasaron meses o incluso años sin siquiera visitar a amigos o familiares en Rio Branco debido al cierre de la carretera que ocurrió durante el período de lluvia intensa. Esto también fue un factor que evitó tantos cambios en el entorno natural debido al hecho de que no hubo una expansión comercial e industrial importante en el período anterior a 2010. En este momento, es necesario comprender cómo esta carretera se convierte en el principal y único eje de integración de la capital y de una gran parte del territorio estatal. El objetivo de la investigación es analizar los principales cambios antropogénicos en las áreas de influencia de la carretera BR-364 y las presiones sobre el entorno físico, en parte de las áreas especiales de bosque natural, ubicadas cerca del municipio de Cruzeiro do Sul-Acre. Se utilizaron métodos indirectos de análisis, a saber, el análisis digital de imágenes y documentos preparados por agencias públicas estatales. Los resultados revelaron que la deforestación es una variable que tiende a sufrir directamente los impactos de la finalización de la pavimentación de la carretera BR-364 entre la capital de Acre, Rio Branco y Cruzeiro do Sul a principios de la década de 2010, siendo la carretera un elemento geográfico que a través de acciones humanas, ha llevado a la conversión del paisaje natural reemplazado por la agricultura, especialmente en áreas cercanas al eje de la carretera, y ha mostrado un crecimiento significativo en los últimos 10 años. La extensión de la carretera BR-364 en el Estado de Acre consta de aproximadamente 700 km, por lo que tiene una vasta área de influencia. Sin embargo, la investigación busca identificar y analizar específicamente estos efectos en el municipio de Cruzeiro do Sul e investigar nuevas relaciones sociales y económicas.

Palabras clave: Carretera BR-364, Integración de tierras, externalidad ambiental negativa.

Abstract: The issue of land integration through highways is a topic of great discussion in Geography, as it involves, above all, the power relations that emanate across the territory. In this context, this proposal originated from the concern to study the Acre region of Juruá, which is located in the extreme west of Brazil and for many years remained isolated by land from the main economic and political

center of the State of Acre, the capital Rio Branco. In this sense, we intend to analyze how the BR-364 highway from the beginning of the pavement in the beginning of the decade of 2010 is consolidated in an axis of integration between the two main cities in the Acre, in the social, political and economic segments and in what way this interconnection has promoted transformations in the natural environment of the western Acre, especially in Cruzeiro do Sul. Therefore, it is intended to highlight the changes printed along the stretch of BR 364 in order to understand the new social, economic and mainly environmental relations that were built from the highway, being the main route of land displacement with free circulation of people and goods that at this moment is intensifying due to the construction of the road. Before the total paving of this highway, the residents of Cruzeiro do Sul spent months or even years without even visiting friends or family in Rio Branco due to the closure of the highway that happened during the period of intense rain. This was also a factor that prevented so much alteration in the natural environment due to the fact that there was no major commercial and industrial expansion in the period prior to 2010. At this juncture, it is necessary to understand how this highway becomes the main and only integration axis of the capital and of a large part of the state territory. The objective of the research is to analyze the main anthropogenic changes in the areas of influence of the BR-364 highway and the pressures on the physical environment, in part of the special areas of natural forest, located close to the municipality of Cruzeiro do Sul-Acre. Indirect methods of analysis were used, namely the digital analysis of images and documents prepared by state public agencies. The results revealed that deforestation is a variable that tends to directly suffer the impacts of the completion of the paving of the BR-364 highway between the capital of Acre, Rio Branco and Cruzeiro do Sul in the early 2010s, with the highway being a geographic element that it has brought about through human actions the conversion of the natural landscape replaced by agriculture, especially in the areas close to the highway axis, and has shown significant growth in the last 10 years. The extension of the BR-364 highway in the State of Acre consists of approximately 700 km, thus having a vast area of influence. However, the research seeks to identify and specifically analyze these effects in the municipality of Cruzeiro do Sul and investigate new social and economic relationships.

Keywords: Highway BR-364, Land integration, negative environmental externality .

Introdução

Os Programas Nacionais de Incentivo ao Crescimento Econômico normalmente financiam projetos de infraestrutura, especialmente a viária. Isso porquê os transportes, com seus sistemas de redes e fluxos “desempenham funções estratégicas no conjunto de serviços produtivos dos territórios”(CASTILHO, 2014, p. 18).Além disso, sabe-se que o sistema de rede macro viária, juntamente aos aspectos políticos e ideológicos, são os principais fatores que orientam os modelos de ocupação do espaço e, portanto, o tema é recorrente nas literaturas nacionais e internacionais (PONS e REYNÉS, 2004;RODRIGUE et al., 2006; CASTILHO, 2014).

No caso da Amazônia Legal os programas financiados pelo Governo Nacional concentram seus esforços sobre a abertura de estradas em diversos estados da região, tendo como interesse promover o desenvolvimento econômico local. Assim, segundo Kohlhepp (2002) a construção dessas estradas é baseada no conceito de planejamento de eixos de desenvolvimento, que influenciam diretamente, no processo de desmatamento. Nesse sentido, Marcuartú et al. (2017, p. 36) afirmam que:

[...] ao se discutir as diversas problemáticas que envolvem o Bioma Amazônico, pode-se considerar como uma das questões mais urgentes, a perda inexorável de funções essenciais fornecidas pelas florestas, como consequência do avanço do desmatamento

Nesse contexto, esse artigo pretende analisar como a pavimentação da rodovia BR-364 no início da década de 2010 se consolida num eixo de integração terrestre entre as duas principais regiões políticas e econômicas do Estado do Acre as mesorregiões do Vale do Acre e do Vale do Acre e de que forma essa interligação modal tem possibilitado alterações no meio ambiente na cidade de Cruzeiro do Sul. Ademais, pretende-se evidenciar quais as alterações impressas ao longo do trecho da BR 364 no sentido de compreender as novas relações sociais e econômicas construídas entre as regiões.

Nessa conjuntura se faz necessário compreender como essa rodovia se torna no principal e único eixo de integração da capital acreana Rio Branco e de grande parte do território estadual, sobretudo a mesorregião do Vale Juruá que se destaca como a segunda região mais populosa do Acre. Para isso tem-se com objetivo principal analisar de que forma a rodovia BR-364 tem sido fator de transformação no meio natural, sobretudo na segunda maior cidade acreana, Cruzeiro do Sul.

Área de estudo

A pesquisa foi desenvolvida na porção oeste do Estado de Acre, especificamente no município de Cruzeiro do Sul possuindo uma área de 8.779,403 km² e uma população de 88.376 hab. (IBGE¹, 2019) compondo o trecho da rodovia federal BR-364, e se configurando no segundo centro urbano e econômico acreano. De acordo com o último Senso Demográfico de 2010 (IBGE, 2017) a maior parte da população está concentrada na área urbana do município, 70,5% e 33% na área rural (IBGE, 2017). O município de Cruzeiro do Sul dispõe-se sobre terras pertencentes a bacia hidrográfica do rio Juruá, que corta o município no sentido sudoeste/nordeste. Além do rio Juruá os cursos de água de maior importância são os rios do Moura, Juruá-Mirim e os igarapés Valparaíso, do Arrependido, Jurupari (ACRE, 2010b).

Figura 01: Localização do município de Cruzeiro do Sul-Acre.

¹ Instituto brasileiro de Geografia e estatística.

Procedimento Metodológico

O trabalho é sustentado por métodos indiretos de análise da paisagem, com mapas elaborados por instituições públicas, usando Georreferenciamento de imagens, de mapas ou qualquer outra forma de informação geográfica tornando suas coordenadas conhecidas num dado sistema de referência. Além disso, a metodologia contemplou as etapas de aquisição de dados e de informações cartográficas por meio de levantamentos bibliográficos. O referido levantamento pautou-se em livros, artigos, teses e dissertações, levantamento documental e de dados estatísticos. Além do diálogo intersubjetivo com a comunidade local sobre os efeitos da rodovia diretamente nos segmentos sociais, econômicos e ambientais e leitura da paisagem que permitiu observar e analisar in loco a área de influência da rodovia e como ela tem funcionado como um elemento de transformação geográfica. Ambos procedimentos foram realizados durante um breve trabalho de campo no município de Cruzeiro do Sul em Janeiro de 2019.

1.0 BR-364 e o processo de consolidação histórica.

A BR-364 foi um projeto de integração do Planos de Metas do governo do presidente Juscelino Kubitschek(1956-1961) num grande esforço para integrar a Amazônia com o resto do território nacional e resolver o problemas socioeconômicos das regiões Sul e Sudeste, sobretudo de disponibilidade de terras para expansão da pecuária e da agricultura. Além da região amazônica concentrar uma variedades de recursos minerais disponíveis como petróleo, ouro, ferro, cassiterita dentro outros. Inicialmente, rodovia foi intitulada de BR-029 e tinha como eixo de extensão inicial o município de Limeira(SP) e finalizava no povoado de Boqueirão da Esperança localizado no município de Cruzeiro do Sul(AC) na fronteira com o Peru.(NETO; NOGUEIRA, 2017). A seguir por meio da figura 02, pode ser demonstrado a extensão territorial do eixo terrestre da rodovia BR-364 no sentido São Paulo/Acre, passando por três biomas brasileiros e cinco estados brasileiros.

Figura 02: Extensão da BR-364: São Paulo/Acre.



Fonte: GTGA/UNIR, 2019.

A construção dessa rodovia esteve relacionada aos projetos de povoamento na região, incentivados pelo governo brasileiro, a “Marcha para oeste” que tinha como objetivo de integrar a região Norte às principais cidades brasileiras e fazer ligações com o restante do país. Para isso foi pensado um grande eixo rodoviário com 4.141,5 Km de extensão, a BR 364 uma rodovia federal diagonal, orientada no sentido sudeste-noroeste. Passando por três Regiões Sudeste (São Paulo e Minas Gerais); Centro-Oeste (Goiás e Mato Grosso); e Norte (Rondônia e Acre) e três biomas tradicionais: o Cerrado, o Pantanal e Amazônia. (NETO; NOGUEIRA, 2017)

Partindo desta perspectiva a consolidação da Rodovia BR-364 e a integração entre Rio Branco, capital do Estado do Acre e a cidade de Cruzeiro do Sul no extremo oeste brasileiro consolidou um eixo diagonal que tem contribuído para o avanço de atividades econômicas como agricultura e pecuária que por sua vez aceleram ações de desmatamento e queimadas. Este eixo de integração terrestre na Amazônia brasileira, a BR-364 desde a sua abertura na década de 1970 tem causado alterações no meio natural e transformado diretamente a sociedade da amazônica brasileira, especialmente nos estados de Acre e Rondônia. Por meio da figura 03, pode ser observado que desde sua abertura a BR-364 tem promovido intensos processos de transformação antrópica em seu eixo rodoviário.

Figura 03: Registro de 1970 do 7º BEC² na construção da BR-364 no sentido Rio Branco/Cruzeiro do Sul:.

² Sétimo Batalhão de Engenharia e Construção do Exército brasileiro.



Fonte: 7º BEC, 1970.

2.0 Estado do Acre e os efeitos após a pavimentação da BR-364 no eixo de Rio Branco a Cruzeiro do Sul.

O Estado do Acre é uma das 27 unidades federativas do Brasil. Localiza-se no sudoeste da Região Norte (Amazônia), fazendo divisa com duas unidades federativas: Amazonas ao norte e Rondônia a leste; e faz fronteira com dois países: a Bolívia a sudeste e o Peru ao sul e a oeste. Sua área é de 164 123,040 km². Atualmente sua população é de 873.218 habitantes. Possui 22 municípios que se distribuem nas mesorregiões do Vale do Juruá e do Vale do Acre. (IBGE, 2019.)

A mesorregião do Vale do Acre, localiza-se no extremo leste do Acre, em fronteira internacional com o Peru e Bolívia e com os Estados do Amazonas e de Rondônia, formada pelos municípios de Rio Branco, Bujari, Porto Acre, Senador Guiomard, Capixaba, Plácido de Castro, Acrelândia, Sena Madureira, Manoel Urbano, Santa Rosa do Purus, Brasiléia, Etipaciolândia, Assis Brasil e Xapuri. Atualmente a população da mesorregião é de 639.139 habitantes que corresponde aproximadamente 70% da população acreana e concentra as principais atividades do comércio, da indústria e de serviços. Além das principais atividades de agricultura e da pecuária que são formadas por diversas áreas de lavouras com diferentes produções e enormes propriedades de pastagem, sobretudo as margens das rodovias federais e estaduais. A capital acreana, Rio Branco se destaca como o principal centro urbano e econômico dessa região (SILVA, 2020)

A mesorregião do Vale do Juruá, localiza-se no extremo oeste do Acre e do Brasil, em fronteira internacional com o Peru e com o Estado do Amazonas, constituída pelos municípios de Cruzeiro do Sul, Mâncio Lima, Marechal Thaumaturgo, Porto Walter, Rodrigues Alves, Tarauacá, Feijó e Jordão. Atualmente a população é de 234.079 habitantes. A cidade de Cruzeiro do Sul se apresenta com o principal centro urbano e econômico dessa região, além de ser a segunda cidade acreana mais importante e concentra a segunda maior aglomeração populacional. (SILVA, 2020).

Nessa perspectiva, as duas principais cidades acreanas são Rio Branco e Cruzeiro sul, a primeira se localiza na parte leste e a segunda na parte oeste. Ambas as cidades tem como eixo modal de integração terrestre a rodovia BR-364. No entanto, esse processo de interligação ocorreu

apenas no início da década de 2010. Antes desse período a cidade de Cruzeiro do Sul tinha poucas relações econômicas com a capital acreana, isso se dava pela ausência da pavimentação da rodovia. Nesse sentido, toda a mesorregião do Vale do Juruá passava cerca de 09 meses por ano sem acesso terrestre a Rio Branco, devido as intensas chuvas que assolavam todo o Estado do Acre e inviabilizavam a trafegabilidade da rodovia. Apenas nos meses de julho, agosto e setembro que corresponde ao período do “verão amazônico”³ ocorria tímidas relações socioeconômicas entre os dois principais centros urbanos.

A parte leste do Acre ou mesorregião do Vale do Acre se apresenta como uma área de maior aquecimento econômico e com um processo de transformação antrópica mais antiga. É a região economicamente pulsante do Acre e concentra as principais atividades que movimentam o acúmulo de riquezas e do produto interno bruto, sobretudo por concentrar a maior área de lavouras com plantações variadas de produtos como arroz, milho, mandioca, feijão, dentre outras. Além de inúmeras propriedades rurais que abrigam enormes pastagens para criação de gado bovino. Atualmente o Estado do Acre possui o 14º maior rebanho do Brasil e o 4º maior da região Norte do Brasil (IBGE, 2016) com aproximadamente 4 milhões de cabeças de gado.

Nesse contexto, é uma região com processo histórico mais antigo de desmatamento da floresta através de atividades econômicas como a pecuária e a agricultura. Toda a região possui integração terrestre interna por meio de outras rodovias federais como a rodovia BR-317⁴ e demais rodovias estaduais. A BR-364 é o eixo modal que permite integração terrestre com as principais cidades brasileiras como Brasília e São Paulo. Isso permite a chegada de novos empreendimentos de exploração da floresta de grandes empresas nacionais e internacionais sediadas nos principais centros econômicos brasileiros. De forma geral é uma região aberta ao avanço do capital e consequentemente das ações antrópicas.

Em contrapartida, a parte oeste do Acre ou mesorregião do Vale do Juruá vem passando por um processo de integração interna e externa tardia. De certa forma, o fato da BR-364 não ter sido concluída nos anos anteriores a 2010 impossibilitou o avanço de diversas atividades econômicas como a agricultura e a pecuária. A falta de meios para escoamento da produção e/ou instalação de estruturas físicas foram empecilhos que afastaram durante décadas a chegada e expansão de diversas empresas nos setores comerciais e de serviços. Isso contribuiu para que a floresta não fosse devastada em grandes proporções, sobretudo por não haver um eixo modal terrestre que permitisse maiores conexões econômicas com Rio Branco e o restante do território brasileiro. Ademais, a mesorregião do Vale do Juruá se apresentava como um território paralelo as dinâmicas socioeconômicas internas e externas do Acre, ocasionada principalmente pelo atraso de décadas na pavimentação da BR-364 de Rio Branco a Cruzeiro do Sul.

Essa realidade começou a ser transformada no início da década de 2010 quando finalmente as obras da pavimentação da rodovia entre as duas principais cidades acreanas foi finalmente concluída na gestão do Governador Tião Viana (2011-2014). A partir desse momento toda a

³ O verão amazônico, geralmente, tem início no mês de julho e se prolonga até setembro. É um termo popular da região para denominar o período de forte estiagem com intenso calor e sem chuvas.

⁴ BR-317 corresponde a Estrada do Pacífico, também conhecida como Rodovia Interoceânica é uma estrada binacional que liga o noroeste do Brasil ao litoral sul do Peru, através do estado brasileiro do Acre.

mesorregião do Vale do Juruá foi integrada via terrestre com Rio Branco e demais cidades brasileiras. Isso veio a originar um intenso processo de transformação e alteração espacial em toda a região, especialmente pela rodovia ser um corredor de escoamento da produção e chegada de inúmeros caminhões com produtos dos mais diversos locais do Brasil. Por meio da figura 04, pode ser demonstrado o processo de circulação de pessoas e mercadorias e o avanço da pecuária no sentido leste/oeste.

Figura 04:BR- 364 trecho Rio Branco a Cruzeiro Sul em 2011 com alterações do meio natural com substituição para enormes pastagens.



Fonte: Sergio Vale(Secom).

Diante dos fatos se faz necessário refletir sobre a pavimentação da BR-364, não apenas pelo olhar econômico, mas acima de tudo pela questão dos processos dinâmicos que ela está promovendo, sobretudo na floresta ao permitir o avanço do desmatamento nas margens da rodovias e nas áreas próximas. Nesta conjuntura torna-se pertinente analisar como a rodovia tende a contribuir para o avanço do desmatamento que por sua vez se manifesta no avanço de atividades econômicas como agricultura e pecuária que concentram vastas áreas de terras desde sua implementação até a expansão, ou seja, são atividades econômicas em antagonismo com a preservação do meio ambiente.

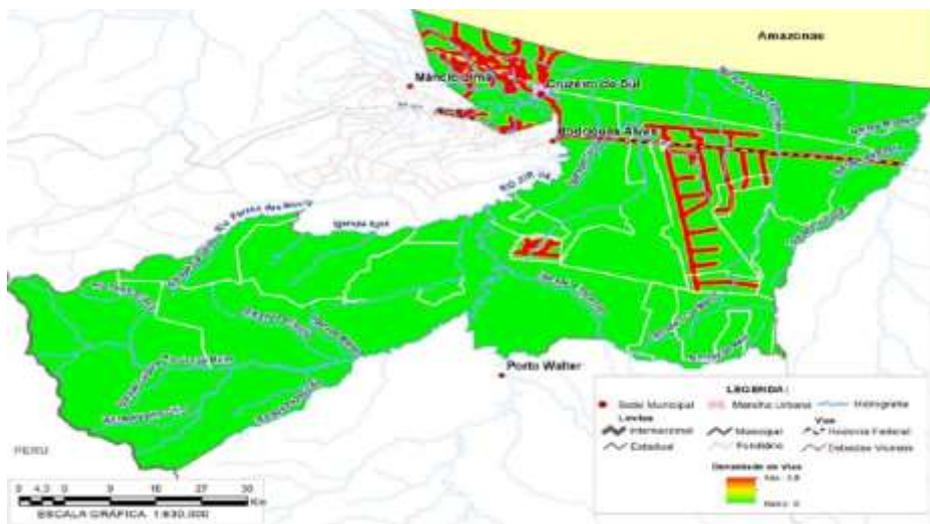
3.0 Cruzeiro do Sul-AC: Influência da BR-364 no desmatamento na área de adjacente da rodovia.

O desmatamento ao longo das rodovias asfaltadas na Amazônia representa em torno de 75% de todo o desmatamento na região (WWF, 2017). Os impactos (sociais, econômicos e ambientais) deste desmatamento vão além da linha da estrada (RAMOS, LIMA, 2006; SALM, 2008).O município de Cruzeiro do Sul por ser o principal centro urbano do oeste acreano corresponde ao cenário das

principais alterações no meio natural que estão em curso e diretamente atreladas a pavimentação da BR-364. A rodovia BR-364 abriu novos caminhos de ligação entre centros urbanos o que tem possibilitado a expansão de atividades agropecuárias e industriais. Além do fluxo socioeconômico na linha da estrada nos diversos municípios que se localizam no eixo terrestre como Tarauacá, Feijó, Sena Madureira e Rio Branco, que tem movimentado veículos e pessoas diariamente. .

Assim, se faz necessário uma estrutura de serviços as margens da rodovias para atender esta demanda como a construção de restaurantes, postos de combustíveis, hotéis entre outros. De certa forma permite o assentamento de ações humanas que se instala na área adjacente e passa a promover alterações no espaço, sobretudo impactantes ao meio ambiente. Ademais, a rodovia ao interligar várias cidades consolida também um “terreno fértil” de expansão do capital, através da expansão das atividades como a pecuária, que necessita de grandes áreas para formação de pastagens. No município de Cruzeiro do Sul é evidente a relação do desmatamento com as vias de acesso. Onde se encontram as maiores densidades de vias de acesso é também encontrado o maior percentual de área desmatada, padrão semelhante ao encontrado em grande parte da Amazônia (FEARNSIDE, 2006; MARGULIS, 2003). Por meio da figura 05, pode ser observado que as ações de desmatamento se concentram as margens da rodovia e em toda sua área de influência mais próxima.

Figura 05: Densidade de vias interurbanas em m/km2 no município de Cruzeiro do Sul.



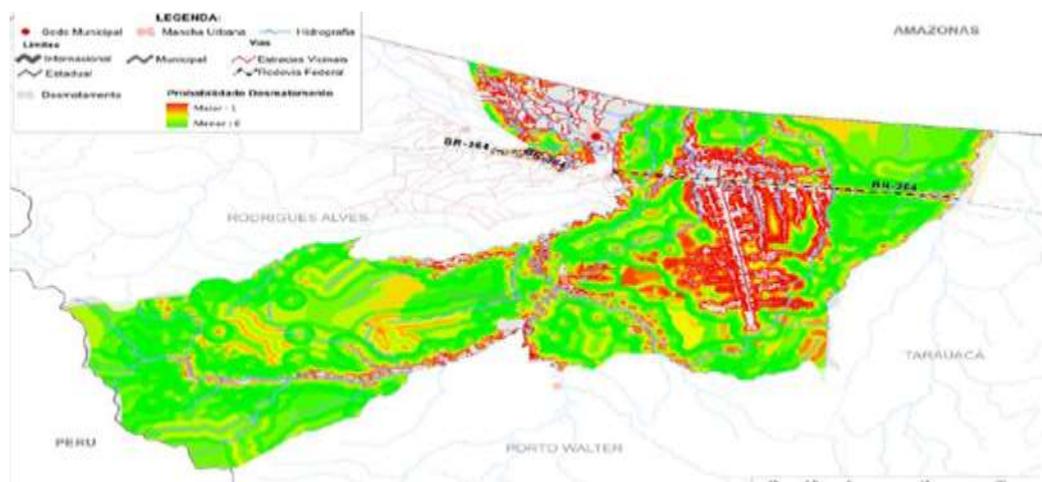
Fonte: Plano de Prevenção e Controle do Desmatamento e Queimadas Municipal – PPCDQM,2018

De acordo o Plano de Prevenção e Controle do Desmatamento e Queimadas Municipal – PPCDQM, 2018 a figura 06 mostra a distribuição espacial da probabilidade futura de desmatamento no município de Cruzeiro do Sul. As áreas que apresentam cor vermelha são aquelas com maior probabilidade de serem desmatadas nos próximos 10 anos, se os fatores que ora condicionam o desmatamento não forem alterados. Estas áreas são de floresta natural não existirão no futuro e provavelmente serão pastagens para criação de gabo bovino.

A rodovia a partir desse momento se apresenta como o maior elemento geográfico de transformação geográfica de toda a região, sobretudo do meio natural com grandes alterações as margens da rodovia e toda sua área de adjacência. Nessa perspectiva a BR-364, reconfigurou o espaço proporcionando novas reorganizações territoriais, envolvendo as múltiplas formas de apropriação do espaço nas diversas escalas espaços temporais. O ambiente construído, em que há múltiplas variáveis e relações recíprocas e unitárias.

O homem ao consolidar por sua própria ação agiu no território modificando o espaço (natural e social) de seu habitar, para produzir e viver. A rodovia consolida a abertura ao capital interno nacional e externo para exploração da floresta, especialmente por aumentar os fluxos socioeconômicos de pessoas e mercadorias no trecho rodoviário, ou seja, é uma via que permite vivacidade de trocas comerciais. Nesse contexto é necessária a atenção do poder público em termos de intervenção no sentido de evitar a ocorrência dos desmatamentos, provendo políticas que visem dar alternativas de uso que valorizem a floresta em pé.

Figura 06: Probabilidade de desmatamento em Cruzeiro do Sul.



Fonte: Plano de Prevenção e Controle do Desmatamento e Queimadas Municipal – PPCDQM, 2018

A expansão da malha viária, facilita o acesso sobre as áreas de floresta nativa do seu entorno para locais mais distantes da rodovia que ocorrem por meio da conexão com estradas vicinais. O que permite ininterpenetração com mais intensidade na floresta para realiza práticas econômicas como a exploração da madeira, além da agricultura e pecuária em larga escala. Para que isso ocorra é necessário uma estrutura de transporte consolidada para escoamento da produção e até mesmo fortalecimento do capital externo nas ações antrópicas.

O município de Cruzeiro do Sul é a, área com maior probabilidade futura de desmatamento na região, sobretudo por ser o principal centro urbano e onde acontece as principais dinâmicas econômicas. Entretanto, demais municípios também estão incluídos na previsão de crescimento de desmatamento, sobretudo Mâncio Lima e Rodrigues Alves que sofrem diretamente influência dos fluxos socioeconômicos da BR-364. (SILVA, 2020).

Segundo, a Junta Comercial do Acre no período de 2010 a 2019, ocorreu em Cruzeiro do Sul um acentuado crescimento de criação ou instalação de novas empresas nos setores comerciais e de serviços. Com a chegada de grandes empresas varejistas como o grupo Lojas Americanas S.A. Dessa forma, a rodovia é o principal fator de crescimento da economia local por ser a principal via de chegada e saída de mercadorias o que permite abertura ao capital externo para investimentos e avanços de atividades econômicas, ou seja, a rodovia facilita exploração da floresta e consequentemente do desmatamento.

Considerações finais

A rodovia BR-364, consiste no principal fator de transformação e reestruturação interna das cidades pertencentes a região do oeste do Acre, sobretudo em Cruzeiro do Sul. De certa forma a ausência de uma ligação terrestre de Cruzeiro do Sul e consequentemente de toda regional com Rio Branco, ocasionou uma maior preservação da floresta na região. Essa realidade passou a ser modificada a partir da década de 2010, quando as obras de pavimentação foram concluídas.

Nesse sentido, a rodovia BR-364, mesmo sendo altamente necessária para o crescimento econômico e livre circulação de pessoas e mercadorias, traz consigo uma abertura ao capital e desta maneira apropriação da floresta para fins econômicos. A questão principal não é se posicionar contra a rodovia, pelo contrário ela é altamente necessária para a população. No entanto não se pode desprezar as externalidades negativas que ela consigo e que precisam ser refletidas, sobretudo o desmatamento que tende a aumentar significamente as margens da rodovias e posteriomannte para o interior de novas áreas na floresta e/ou mesmos próximos dos rios. Por fim, é preciso valorizar a floresta em pé e ao permitir a abertura ao avanço de atividades econômicas, não se pode colocar a importância da floresta em posição secundária. Pelo contrário é preciso repensar políticas públicas que se voltem para o crescimento econômico, todavia que coloquem a questão ambiental como algo estritamente prioritário.

Bibliografia

Acre, Governo do Estado(2.000) Programa Estadual de Zoneamento Ecológico-Econômico do estado do Acre: Indicativos para a gestão territorial do Acre – documento final.:SECTMA,. v.3. Rio Branco.

Acre, Governo do Estado(2018) Secretaria de Estado de Meio Ambiente – SEMA. Mapa Probabilidade de desmatamento em Cruzeiro do Sul in: Plano de Prevenção e Controle de Desmatamento e Queimadas Municipais – PPCDQM – Acre: SEMA,. 64p. Rio Branco.

Acre, Governo do Estado(2018) Secretaria de Estado de Meio Ambiente – SEMA. Mapa Densidade de vias interurbanas em m/km² no município de Cruzeiro do Sul in: Plano de Prevenção e Controle de Desmatamento e Queimadas Municipais – PPCDQM – Acre: SEMA,. 64p. Rio Branco.

Acre. Secretaria de Estado de Meio Ambiente Recursos naturais: geologia, geomorfologia e solos do Acre(2006) ZEE/AC, fase II, escala 1:250.000 / Programa Estadual de Zoneamento Ecológico-Econômico do Acre. -100 p. _ (Coleção Temática do ZEE; v. 2). Rio Branco: SEMA Acre.

Araújo, Tânia Bacelar(1999). Dinâmica regional brasileira nos anos noventa: rumo a desintegração competitiva. In: CASTRO, Iná Elias. MIRANDA, Mariana. EGLER, Claudio A.G. Redescobrimo o Brasil 500 anos depois.: Bertrand Brasil:FAPERJ,. 392p. Rio de Janeiro.

Becker, Bertha(2009). Por que a participação tardia da Amazônia na formação econômica do Brasil? In: 50 anos de Formação Econômica do Brasil: Ensaios sobre a obra clássica de Celso Furtado.: IPEA,. Rio de Janeiro.

Becker, Bertha K(1985). Migração e mudança ocupacional na fronteira amazônica brasileira.In: Fronteira Amazônica: questões sobre a gestão do território.. p. 90-106. São Paulo.

Castilho, Denis(2014). Modernização territorial e redes técnicas em Goiás..Tese (Doutorado em Geografia)-Programa de Pós-Graduação em Geografia, IESA/UFG, Goiânia.

Dnit, Departamento Nacional de Infraestruturade Transportes(2008). Estudo de Impacto Ambiental da BR-317 AM., RJ, v. 1, c. v, p. 4-9,. Rio de Janeiro.

Fearnside, P. M(2003). A Floresta Amazônica nas mudanças globais. : Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia-INPA. 134 p. Manaus, AM.

Gtga - Gestão do território e geografia agrária da amazônia(2019). Mapa da extensão da BR-364: São Paulo/Acre. Universidade Federal de Rondônia. Porto Velho.

Haesbaert, Rogério; Limonad, Ester,(2007). O território em tempos de Globalização. etc., espaço, tempo e crítica, , v. 1, n. 2, p. 39-52. Rio de Janeiro.

Kohlhepp, Gerd(2002). Conflitos de Interesse no ordenamento territorial da Amazônia brasileira. Estudos Avançado, v. 16, n. 45, p. 37-61. São Paulo.

Neto, Thiago Oliveira; Nogueira, Ricardo José Batista(2017). A geopolítica rodoviária no Noroeste:a vertebração da BR-364. Revista de Geopolítica, edição especial, v. 8, nº 2, p. 48 - 62.

Nogueira, Ricardo José Batista(1999). Amazonas, um Estado ribeirinho:EDUA. Manaus.

Nunes, Juraci R. P(1991). Modernização da agricultura – pecuarização e mudanças: o caso do Alto Purus: Tico-tico,. 107p. Rio Branco.

Marcuartú, Bianca Chaves; Coelho, Andréa Santos dos; Maneschy, Rosana Quaresma; Canto, Otávio do(2017). Uso e cobertura da terra na Floresta Nacional do Jamanxim, novo progresso, Pará: considerações sobre sua desafetação. Estudos Geográficos, v. 15, n. 2, p. 35-56, Rio Claro.

Margulis, S(2003). Causas do desmatamento da Amazônia brasileira: Banco Mundial. Brasília

Marradi, A(2002). Método como arte. Papers 67, p. 107-127.

Ministério da defesa. 7º batalhão de engenharia e construção(1970). Registo de 1970 do 7º BEC na construção da BR-364 no sentido Rio Branco/Cruzeiro do Sul. Exército brasileiro.

Pons,Joana Maria Seguí; Reynés, Maria RosaMartínez(2004). Geografia de los transportes. a: Universitat de les illes Balears. Palma de Mallorc.

Rodrigue, Jean-Paul; Comtois, Claude; Slack, Brian(2006).The geography of transport systems.Abingdon,Oxon,England: Routledge. NewYork.

Disponívelem:https://transportgeography.org/wpcontent/uploads/GTS_Third_Edition.pdf. Acesso em:2018

SantoS, C. O fato geográfico(1986). In: Sociedade&Natureza: AGB-Rio.. p. 104-19. Rio de Janeiro

Sobrinho. E. S C(1999). Analise econômico-ambiental da substituição da Floresta tropical amazônica por atividades antrópicas: analise aplicada ao estudo de viabilidade da Rodovia Br-364 no trecho Rio Branco-Cruzeiro do Sul Acre- Brasil. Dissertação Mestrado em Geografia. UFF. Rio de Janeiro.

Sposito, Eliseu Savério(2004). Geografia e Filosofia - Contribuição para o ensino do pensamento geográfico: UNESP. São Paulo.

Silva, Ednilson Gomes da(2020.). Do rio à estrada: as transformações na configuração espacial da microrregião do Juruá acreano. Dissertação de Mestrado em Geografia. UNIR. Porto Velho.

Silva, Silvio Simione da(1999). A fronteira agropecuária acreana.375p. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Estadual Paulista – FCT/UNESP. Presidente Prudente.

Silva; Silva,S.S (2006). Tempos de violência, espaços da resistência. In: PAULA, Elder Andrade de, Silva, Silvio Simione da. (org.) Trajetória da luta camponesa na Amazônia – Acreana: EDUFAC. Rio Branco.

Raffestin, C(1993). Por uma Geografia do Poder: Ática. São Paulo.

Vale, Sergio(2011). BR-364 trecho Rio Branco a Cruzeiro Sul em 2011. Secretaria de Comunicação do Estado do Acre. Rio Branco. Acesso em 17 de setembro de 2017.