

O plano do governo para o futuro da Amazônia

Reportagem do
 'Estado' obteve a lista
 das obras em discussão
 para o PPA 2004-2007

EDUARDO NUNOMURA

Ministros e secretários do alto escalão do governo vêm discutindo como um segredo de Estado os principais projetos que farão parte do Plano Plurianual (PPA) 2004-2007. Entre eles, as grandes obras de infra-estrutura para todo o País. O Estado obteve com exclusividade a lista atualmente em análise para a região amazônica. São rodovias, hidrovias, usinas hidrelétricas, gasodutos e linhas de transmissão de energia. Algumas já causavam arripes em ambientalistas desde a época em que constavam do plano do governo anterior, o Avanço Brasil. Outras, por serem novas, nem sequer têm estudos de viabilidade econômica e socioambiental.

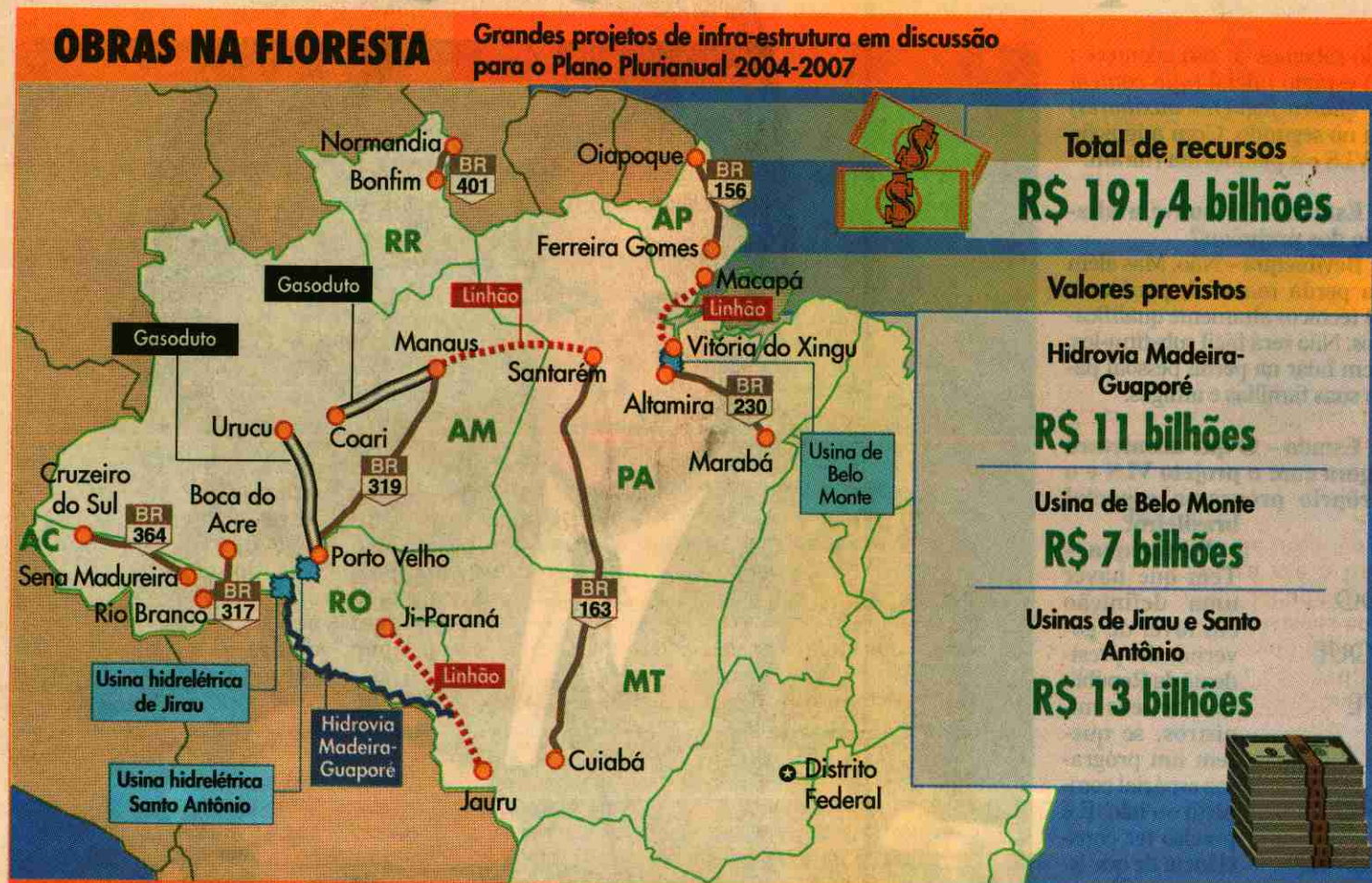
O Plano Brasil para Todos, nome de batismo do novo PPA, prevê investimentos de R\$ 191,4 bilhões para o período 2004 a 2007. Pelo menos R\$ 13 bilhões podem ser destinados para a construção de duas hidrelétricas, as de Jirau e Santo Antônio. Juntas, terão capacidade de gerar 7.500 megawatts. Só que antes de serem capazes de acender uma simples lâmpada representarão o alargamento de 500 quilômetros quadrados de terra firme ou várzea em Rondônia.

As usinas implicariam ainda a construção da Hidrovia Guaporé-Madeira, na divisa do Estado com a Bolívia. Pelo projeto apresentado pelas Furnas Centrais Elétricas e construtora Odebrecht, o canal de navegação de R\$ 11 bilhões terá uma extensão de 4.220 quilômetros e transformará a região no "grande celeiro do mundo". É uma ampliação da produção de soja Amazônia adentro. Serão mais de 80 mil quilômetros quadrados de cultivo e uma previsão de produção de 28 milhões de toneladas de grãos, que inclui também milho, arroz e algodão.

Impacto - No Pará, outra obra prevista é a Usina Belo Monte. É um dos projetos mais polêmicos e recebeu uma série de contestações, inclusive na Justiça, desde sua concepção no governo José Sarney. Para minimizar seu impacto e mostrar sua viabilidade econômica, o governo de Fernando Henrique Cardoso sinalizou com a construção de uma usina térmica complementar em Belém ou Altamira - Belo Monte, nos períodos de estiagem do Rio Xingu, poderia produzir 40% de sua capacidade total. Na nova versão do PPA, não se fala mais na usina térmica. Críticos acreditam que isso pode representar a construção de barragens pequenas, mas potencialmente destrutivas, ao longo do Rio Xingu. O custo: R\$ 7 bilhões.

Estratégica, a Rodovia Cuiabá-Santarém (BR-163) pode finalmente ser asfaltada. Se isso acontecer, vai se transformar num importante corredor de exportação de soja do Mato Grosso para os mercados europeu e americano. Hoje, sem essa possibilidade, os produtores têm de transportar os grãos a partir dos portos da Região Sudeste. Pelo Norte, o caminho se torna mais curto. O Grupo Maggi e a Cargill já manifestaram ao governo interesse em patrocinar a conclusão dessa estrada.

O problema, contudo, é que a BR-163 se tornou num dos mais graves exemplos de ocupação descontrolada da região. Só pelo fato de ter sido anunciada como uma



Sebastião Moreira / AE-9/2/98



Desmatamento na Floresta Amazônica, onde quase metade das terras não têm donos: novo PPA tem ênfase desenvolvimentista

obra estratégica, tornou-se alvo preferencial de grileiros e especuladores. Sem que houvesse uma regularização fundiária em seu entorno, viu nos últimos anos a floresta ser derrubada por madeireiros e o gado tomar conta do pasto que ficou - estudo recém-publicado indica que 80% da área agrícola legal da Amazônia é baseada na pecuária.

Esse tipo de ocupação só é possível porque 47% da região amazônica não tem dono, são terras devolutas. Com essa brecha, invasores e até populações pobres de outros Estados migram para a Amazônia em busca de algum lucro assim que os tratores iniciem suas atividades. No mínimo, serão desapropriados oficialmente. Enquanto isso não ocorre, transformam-se num problema social no meio da selva, já que vivem sem escolas, postos de saúde ou qualquer tipo de assistência.

Outras estradas do novo PPA devem provocar polêmica, como a Porto Velho-Manaus (BR-319). Há dúvidas quanto à sua viabilidade econômica, pela topografia acidentada ao longo de seu percurso. A BR-364, de Sena Madureira a Cruzeiro do Sul, no Acre, já conta com financiamento externo, desde que seja construída segundo

o princípio de estrada verde. Ou seja, no seu entorno, deve haver um cinturão de proteção com florestas e unidades de conservação para evitar a especulação fundiária. O governo estadual já se comprometeu a seguir essa regra. Já a BR-317 ligará Rio Branco até Boca do Acre, no Amazonas. Atenderá aos pedidos de pecuaristas no Vale do Rio Branco (AM).

Árvores - Em Roraima, onde mais da metade de seu território é formado de unidades de conservação ou terras indígenas, está prevista pelo PPA a construção da Rodovia Bonfim-Normandia (BR-401). É parte de um projeto maior: a estrada que ligará Boa Vista a Georgetown, capital da Guiana. No Estado brasileiro, está em construção uma grande fábrica de celulose, que deve ser abastecida com acácias australianas. Essas árvores estão sendo cultivadas com sucesso em áreas não-protegidas há cerca de dois anos.

A fábrica exigirá a construção de uma grande matriz energética. Já existe financiamento para a elaboração de um projeto para todo esse pacote de obras. Na região, fala-se em investimentos de US\$ 50 bilhões para Brasil e Guiana. Uma das críticas que se faz é em relação à prioridade que se dará ao projeto, enquanto não se resolve o problema das demarcações de terras indígenas, mais exatamente Raposa Serra do Sol. Trata-se de uma imensa área de conflito

entre índios e rizicultores, que não querem sair do território já demarcado, mas não-homologado.

Duas outras rodovias do novo PPA já estavam presentes no plano anterior. Uma é a Marabá-Altamira (BR-230), trecho da Transamazônica no Pará, e a outra é a Ferreira Gomes-Oiapoque, no Amapá. Para nenhuma das estradas houve previsão de recursos necessários à construção.

No item geração de energia, o Plano Brasil para Todos em estudo prevê a construção de dois gasodutos, Urucu-Porto Velho e Coari-Manaus. A continuação do projeto de gás passando por Urucu, no Amazonas, é um velho desejo dos políticos da região, mas uma preocupação para a sociedade civil organizada.

Em audiências públicas, foram discutidas medidas que qualquer governo deveria adotar caso quisesse levar a obra adiante: demarcação prévia das terras indígenas e ocupadas por posseiros, criação de projetos de desenvolvimento sustentável e unidades de conservação para as comunidades locais.

Na região, o PPA prevê ainda a construção de três linhas de transmissão de energia no meio da floresta. Uma levaria luz elétrica de

Jauru (MT) a Ji-Paraná (RO), onde há um grande pólo de exploração madeireira. A outra vai de Vitória do Xingu, onde fica a Usina de Belo Monte, a Macapá, capital do Amapá. A terceira seria a mais complexa, a de Santarém (PA) a Manaus.

Prazo - O martelo deve ser batido pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva antes do dia 31. É o prazo que ele tem para decidir quais desses projetos serão mantidos na versão final e enviados ao Congresso. A partir daí, será dada a largada para uma série de discussões entre governo e sociedade civil que se estenderá até o fim do ano. O fato de uma obra estar presente no PPA não implica que será realizada.

Tudo dependerá de recursos bilionários. O governo Lula já indicou que será necessário atrair financiamentos do setor privado.

Para especialistas, o que está em jogo é o modelo da Amazônia que se quer para o País. A maioria das obras acima atende aos interesses dos Ministérios da Integração Nacional, das Minas e Energia, dos Transportes e da Agricultura. O do Meio Ambiente, nessa atual fase de discussão, está analisando o impacto que cada uma delas terá na região.

Ambientalistas pedem medidas preventivas

Só assim os impactos podem ser compensados e o desenvolvimento sustentável, alcançado

Ambientalistas dão um voto de confiança ao novo Plano Plurianual em discussão. Sabem que algumas das grandes obras de infra-estrutura para a região amazônica são inevitáveis diante da pressão política-econômica. Mas pretendem que, pela primeira vez, sejam criados mecanismos para evitar a formação de uma lógica perversa sempre que são anunciados projetos para a região. É quase uma regra: antes da chegada dos tratores, surgem os madeireiros, os grileiros, os posseiros. "Na Amazônia, nada é trivial e os erros são na mesma escala", adverte o coordenador de pesquisas da entidade Imazon, Adalberto Veríssimo.

Os ambientalistas defendem que o governo faça o mais breve possível a regularização fundiária da região. Essa medida serviria para evitar o desmatamento desenfreado e a ocupação irregular que costuma ocorrer nas áreas próximas às obras anunciadas. Roberto Smeraldi, diretor da Amigos da Terra, afirma que o governo deve fazer um grande levantamento por prevenção e não conceder novos títulos de propriedade de terras.

Outra proposta defendida por Smeraldi, um dos autores do estudo do Grupo de Assessoria Internacional que condenou as grandes obras de infra-estrutura programadas para a região, é que o governo estimasse antes o real custo desses projetos. Ou seja, para obter o desenvolvimento sustentável, deve-se levar em conta que serão criadas novas cidades, novos aglomerados populacionais, e estes precisarão de educação, saúde, segurança, transporte e justiça. "É preciso cobrir esses custos para saber se valem a pena esses investimentos."

Compensação - Veríssimo pôs em dúvida a viabilidade de alguns projetos que podem ser anunciados no novo PPA. Entre eles, a Rodovia Porto Velho-Manaus, por ser uma obra de engenharia cara. Diz que já esperava a inclusão da Usina de Belo Monte, no Pará, mas cobra do governo a criação de condições socioambientais para as populações que serão afetadas e a redução dos danos na natureza. "Por enquanto, o governo atual e o anterior vêm assistindo ao que ocorre no local de braços cruzados", diz, em referência à especulação fundiária no entorno de Vitória do Xingu.

A assessora de Políticas Públicas do Instituto Socioambiental, Adriana Ramos, define o novo PPA, segundo as obras em estudo, como um projeto de "desenvolvimento mais ousado que o Avanço Brasil" e cujas intervenções podem alterar significativamente a Amazônia. "No caso da Rodovia Cuiabá-Santarém, já há uma especulação de um movimento que está à frente do governo. Se ele não chegar, o asfalto da BR-163 pode ser um vetor de desmatamento descontrolado." Adriana afirma que são vitais projetos paralelos, de incentivo à agricultura familiar e o agroextrativismo, para absorver o impacto causado pelas obras.

Para a coordenadora da Associação Brasileira de Organizações Não-Governamentais, Aldalce Otterloo, que há duas semanas entregou o relatório com o resultado dos 27 fóruns estaduais ao Ministério do Planejamento, o governo permitiu que a sociedade discutisse o PPA no nível mais teórico. Indagada sobre a hipótese de a Usina de Belo Monte estar presente na lista final, ela reage: "Vai ter quebra-quebra, um levante. São 13 municípios da região e 15 comunidades indígenas contra. Não é possível que o governo não tenha sensibilidade para ouvir essas vozes." (E.N.)

MESMO
 SEM ASFALTO,
 RODOVIA
 CUIABÁ-
 SANTARÉM
 ATRAIU
 GRILEIROS