

Ecologia

RUMO AO

PACÍFICO

Ronaldo Brasiense

BRASÍLIA — A inauguração, até o fim do mês, do trecho de 502 quilômetros da rodovia BR-364, entre Rondônia e Acre, pode ser o sinal verde para que o projeto de uma rodovia ligando o estado do Acre ao Oceano Pacífico, através do Peru, saia do papel — provavelmente ainda este ano. Tudo indica que a conclusão do trecho entre Porto Velho (RO) e Rio Branco (AC), totalmente asfaltado ao custo de US\$ 200 milhões, seja o primeiro passo para que a rodovia atravessando o Peru (para o escoamento de produtos brasileiros para o Pacífico) seja deslançada, apesar dos protestos de ambientalistas nacionais e internacionais. O secretário do Meio Ambiente, José Lutzenberger, é contra a construção da rodovia até o Peru. Alega que grandes áreas de floresta tropical úmida nativa serão devastadas. E o presidente do Ibama, Eduardo Martins, embora também discordando, julga que sua construção será inevitável.

Nas décadas de 70 e 80, a BR-364 liderou a devastação de floresta nativa em Rondônia, hoje o estado mais desmatado do país. Por isso, também o presidente da Fundação Nacional do Índio (Funai), Sidney Possuelo, questiona o prolongamento da rodovia, mostrando que ele será prejudicial às comunidades indígenas da região, atingindo inclusive áreas da Amazônia onde até hoje vivem grupos de índios nunca contactados pelo homem branco. "A rodovia já tem até traçado definido", alerta Philip Fearnside, pesquisador do Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia (INPA). "É lamentável que o Brasil continue a definir a execução de obras como essa rodovia sem realizar com antecedência os estudos de impacto ambiental", completa.

Para o presidente do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama), Eduardo Martins, a construção da rodovia até o Oceano Pacífico, atravessando o Peru, somente poderá acontecer se forem obedecidas todas as formalidades exigidas pela legislação vigente, principalmente quanto à aprovação do Relatório de Impacto de Meio Ambiente (Rima). Martins acredita que a rodovia até o Pacífico mais cedo ou mais tarde será viabilizada, mas apresenta alternativas para evitar que seja danosa ao meio ambiente em toda a sua extensão (veja ao lado). "Existe um trabalho extenso feito a pedido da Associação Brasileira de Cooperação, do Ministério das Relações Exteriores, sobre a rodovia e um lobby violento das empreiteiras interessadas em construir a estrada", revela Martins.

Júlio Barbosa de Aquino, presidente do Conselho Nacional dos Seringueiros (CNS), também mostra preocupação quanto à construção da rodovia, com seus graves impactos ambientais, que podem causar problemas aos povos da floresta e às reservas extrativistas já criadas em território acreano. O CNS sabe que a classe política acreana, tendo à frente o governador Edmundo Pinto, defende a construção da rodovia até o Pacífico, o que poderá garantir maiores divisas para o estado. "Sabe também que o senador acreano Flaviano Melo há tempos trabalha para que a rodovia seja construída a partir do município de Cruzeiro do Sul, seu reduto eleitoral.

Na Secretaria de Transportes, do Ministério da Infra-Estrutura, repousam no gabinete do secretário José Henrique D'Amorim Figueiredo duas propostas de traçado para a rodovia ligando o Acre ao Pacífico através do Peru: a primeira, começando no município de Cruzeiro do Sul, com a estrada atravessando o rio Ucayali até chegar a

Trujillo. A segunda, com a rodovia passando por Assis Brasil, Xapuri, Brasília, Madre de Dios, Cuzco e terminando em Callao. "O presidente Collor chegou a denunciar a ingerência externa na construção da rodovia até o Pacífico, e então os japoneses trataram de desmentir o interesse em financiar a rodovia", recorda Philip Fearnside.

A ideia do Ministério da Infra-Estrutura é prolongar a BR-364 que, começando em Cuiabá, Mato Grosso, passaria por Porto Velho e Rio Branco e seguiria até o Oceano Pacífico, garantindo principalmente maiores espaços para as exportações da soja brasileira para grandes países consumidores como o Japão. "É lógico que a construção da rodovia até o Pacífico aumentará a pressão sobre a floresta tropical úmida devido à penetração de agricultores e madeireiros", atesta Philip Fearnside. "Só não acho lógico afirmar que a rodovia beneficiará as exportações brasileira de soja, pois muitos produtores ainda preferem contrabandear soja pelo Paraguai", acrescenta.

Fearnside mostra, porém, que, ao contrário do que ocorreu com a construção de outras grandes rodovias na Amazônia como a Transamazônica, Belém-Brasília e a própria BR-364, desta vez o governo brasileiro somente poderá iniciar a obra após a aprovação do Relatório de Impacto de Meio Ambiente, uma imposição legal vigente desde 1986. "Acho importante que se discuta o Rima, com debates públicos, antes de se tomar uma decisão sobre o início da obra", afirma Fearnside. Para o pesquisador do INPA, que ganhou o prêmio Global 500 da ONU, em 1989 por sua contribuição à causa ecológica, o governo brasileiro erra ao negociar financiamentos para a rodovia sem antes ter em mãos os estudos de impacto ambiental na região atingida. "Não se pode anunciar uma obra como essa como uma imposição governamental", conclui.

Em vinte anos, um longo rastro de destruição

Projetada em 1969, a rodovia BR-364 (Cuiabá-Porto Velho-Rio Branco) foi o principal eixo do programa de colonização idealizado pelo general Emílio Garrastazu Médici e seu ministro dos Transportes, Mário Andreazza, na época do "milagre brasileiro". Milhares de pequenos agricultores do Sul e Sudeste venderam suas propriedades para ir em busca das terras férteis e baratas prometidas pelo governo no então território de Rondônia. Mas a maioria dos projetos de colonização implantados pelo Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (Incrá) faliu.

Sem estradas vicinais, postos de saúde, escolas, linhas de financiamento e armazéns prometidos pelo governo, milhares de agricultores ficaram entregues à própria sorte. Por onde passou, a BR-364 deixou um rastro de destruição que somente veio à tona quando captado, já na década de 80, pelas imagens dos satélites Landsat e NOAA-11, monitorados pelo Instituto

Nacional de Pesquisas Espaciais (INPE), em São José dos Campos, São Paulo. Rondônia, apenas nos últimos 20 anos, perdeu mais de 14% de sua floresta tropical nativa, derrubada para dar lugar a projetos agropecuários incentivados pelo Fundo de Investimentos da Amazônia (Finam), gerido pela Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (Sudam).

Municípios como Vilhena, Pimenta Bueno, Cacoal, Ji-Paraná, Jaru e Ariquemes sofreram desmatamentos gigantescos. Ji-Paraná, por exemplo, perdeu mais de 30% de sua floresta nativa. "Ao longo da BR-364 as imagens de satélite mostram o que apelidamos de *espinha de peixe*", atesta o diretor geral do INPE, Márcio Barbosa. A *espinha de peixe* são os desmatamentos feitos por dezenas de estradas vicinais construídas para dar aos agricultores

acesso à BR-364. A rodovia produziu, proporcionalmente, mais destruição da floresta amazônica do que a megalomaniaca Transamazônica e provocou um êxodo para Rondônia sem precedentes na história do país.

A população de Rondônia cresceu a taxas superiores a 8% ao ano, com uma consequência grave: a explosão do número de casos de malária. Ainda hoje, com mais de 150 mil casos de malária/ano, Rondônia é recordista absoluto no Brasil em casos da doença.

Aberto no final da década de 70, o trecho da BR-364 ligando Porto Velho a Rio Branco sempre foi um tormento para a população acreana, principalmente. Durante o período de chuvas na região, de novembro a maio, o Acre praticamente ficava isolado do resto do País, pois nem mesmo grandes carretas ou ônibus conseguiam transpor centenas de atoleiros existentes na rodovia. Os ex-governadores do Acre Nabor Junior e Flaviano Melo tiveram por diversas vezes que recorrer ao Ministério da Aeronáutica para que cedesse aviões Buffalo da Força Aérea Brasileira (FAB) para garantir o transporte de gêneros alimentícios para a capital acreana.

A construção da BR-364 entre Porto Velho e Rio Branco revelou para o Brasil a liderança do seringueiro Chico Mendes que, nos EUA, conseguiu junto ao Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) sustar os financiamentos para a obra até a implementação do Programa de Meio Ambiente para Assistência das Comunidades Indígenas (Pmaci) na área de influência da rodovia. Somente com a implantação definitiva do Pmaci, hoje gerido pela Secretaria do Meio Ambiente da Presidência da República, o governo brasileiro conseguiu reiniciar o asfaltamento da BR-364.

Ibama quer prevenir impactos

O presidente do Ibama, Eduardo Martins, não tem dúvidas de que a rodovia ligando o Acre ao oceano Pacífico através do Peru vai acabar se concretizando. Mas, desde já, vem trabalhando para que seus impactos ambientais sejam amenizados. A principal estratégia adotada pelo Ibama para evitar o desmatamento de milhares de hectares da floresta tropical amazônica com a rodovia — que dará acesso a milhares de agricultores e indústrias madeireiras — é a criação de unidades de conservação e a regularização fundiária das áreas de proteção já criadas na região. "Estamos desenvolvendo esforços para demarcar a reserva extrativista Chico Mendes, que envolve praticamente toda a área de influência da rodovia se a opção for construí-la a partir de Assis Brasil", revela Eduardo Martins.

O Ibama pretende também garantir a regularização da estação ecológica do Alto Rio Acre e das reservas extrativistas Santa Quitéria, Cachoeiro e Remanso. "Essa regularização já está sendo providenciada", afirma Eduardo Martins. A rodovia até o Pacífico atingirá duas áreas indígenas da Funai: a Mamoadate e a Caxiuanã. "Para que a rodovia até o Pacífico seja liberada, o Ibama vai exigir o licenciamento ambiental com o Relatório de Impacto de Meio Ambiente (Rima) sendo discutido com ampla participação da sociedade", alerta Martins.

A demarcação da reserva extrativista Chico Mendes, com 960 mil hectares, vem sendo feita pelo Ministério do Exército através de convênio firmado ainda no ano passado com o Ibama. Eduardo Martins alerta para a necessidade de se regularizar o mais rápido possível essas unidades de conservação que estão na área de influência da futura rodovia, evitando-se um processo depredatório na floresta tropical úmida do Acre. A floresta do Acre continua sendo uma das mais conservadas entre todas as unidades da Federação na Amazônia. "Vamos evitar a qualquer custo os danos ambientais que ocorrem na construção de grandes rodovias na Amazônia", promete.

BR-364 avança e aumenta a pressão sobre Mata Amazônica

