

WORKEIO SKATIUNCE
06/07/97 12
28

Floresta amazônica contra Cameli

Governador do Acre é processado pelo Ministério Público por danos ambientais que obras licitadas por ele provocaram

Warner Bento Filho
Da equipe do Correio

Como se não bastassem todas as acusações que pesam sobre o governador do Acre, Orleir Cameli, aparece agora mais um processo, aberto contra ele pelo Ministério Público. Desta vez, os interesses em questão não são de ninguém que esteja inscrito no Cadastro de Pessoas Físicas (CPF): é a Floresta Amazônica, com seus rios, igarapés, flora, fauna e habitantes tradicionais.

O governador, que já quis dar um terço do território do Acre como garantia de um empréstimo de 165 milhões de dólares no exterior, licitou a construção das BRs 364 e 317, em 1995 — num processo considerado fraudulento pelo Ministério Público desde a primeira assinatura — sem prever jamais um Estudo de Impacto Ambiental e conseqüente Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA). Estas providências só começaram a ser tomadas depois que o Ibama embargou as obras por falta destes documentos. Só agora os órgãos ambientais liberaram os últimos trechos, dois anos depois de iniciadas as construções.

As estradas, na verdade, já existem há mais de 20 anos. Mas até então, na maioria dos trechos, eram picadas praticamente intrafegáveis na maior parte do ano, por causa das chuvas, o que restringia o movimento de veículos. Com o asfaltamento e a construção de aterros e pontes, o impacto será muito maior.

Segundo o procurador da República Luiz Francisco de Souza, as melhorias podem fazer com que passem a trafegar 150 mil carretas por ano na

BR-317, que tem 349 quilômetros e vai da capital, Rio Branco, a Assis Brasil, no sul do estado. A licitação abrange 230 quilômetros até Brasília, na fronteira com a Bolívia. Passa por quatro reservas extrativistas, duas áreas indígenas, uma estação ecológica e a Floresta Nacional do Macauã.

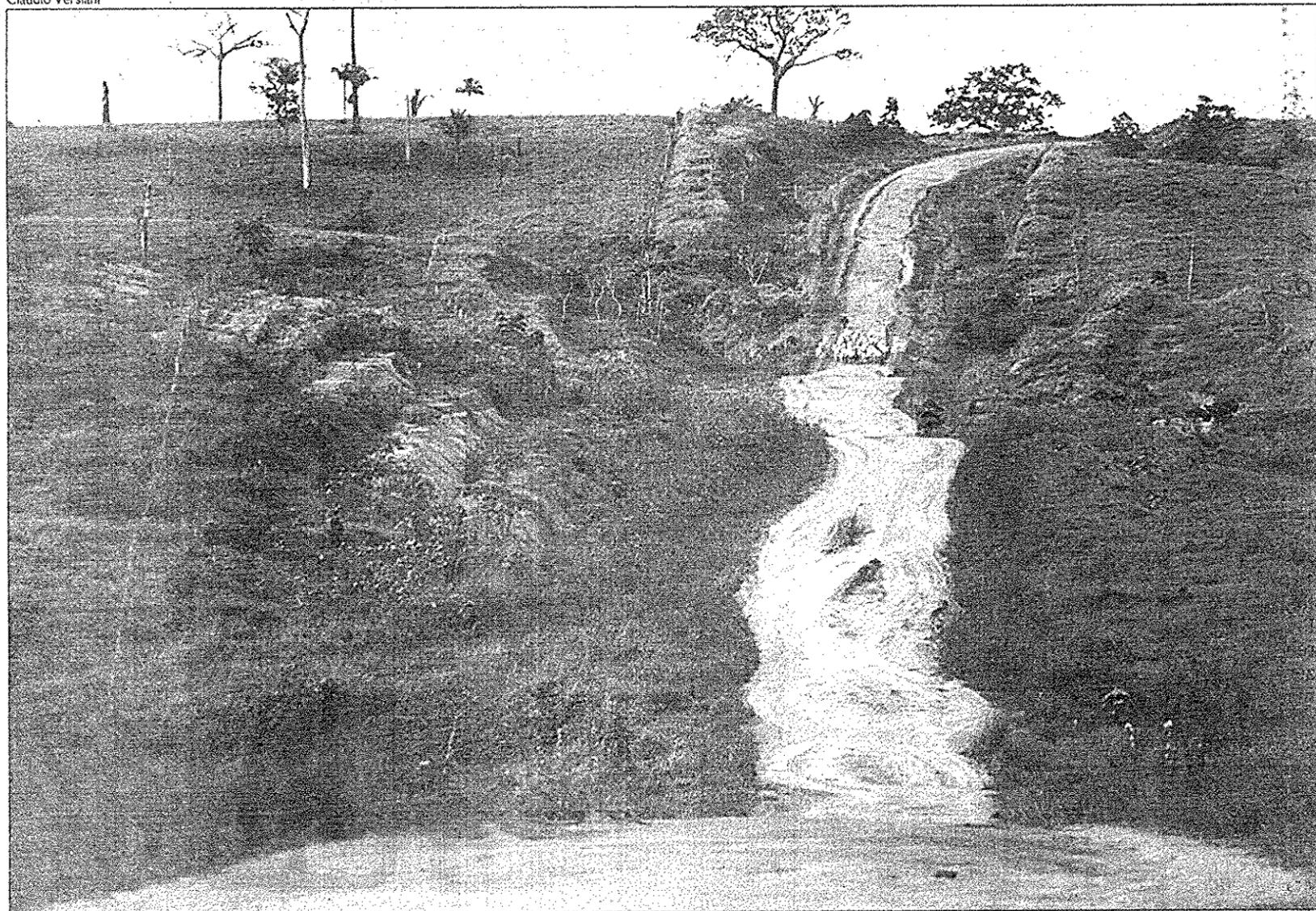
ABANDONO

A BR-364, de Rio Branco a Cruzeiro do Sul, tem cerca de 700 quilômetros. Corta transversalmente quase todos os grandes rios do Acre. Passa por uma reserva indígena, a dos Kamauwá/Katukina, entre os municípios de Rodrigues Alves e Rio Liberdade. Além disso, passa ao longo de cinco áreas indígenas. É uma região pouco habitada e exige mais cuidados em relação à preservação ambiental. Há quatro anos teve grandes trechos fechados em razão de erosões e pelo crescimento da mata.

A empresa que ganhou a concorrência para o asfaltamento da BR 364, a Etesco, não tinha condições de cumprir o contrato, segundo o procurador. Por isso, subcontratou outra empresa, a Emsa, para tocar a totalidade das obras: 114 quilômetros. "A Emsa passou a executar as obras por meio da Marmud Cameli, de propriedade do governador Orleir Cameli, utilizando-se de bens e serviços desta empresa, bem como de outras da família, como a Conave e a Cameli Distribuidora", diz o procurador.

Segundo Luiz Francisco, a operação, desde a licitação, tinha o objetivo de beneficiar o governador. Praticamente todos os serviços foram executados por empresas liga-

Cláudio Versiani



BR 317: da capital acreana, Rio Branco, a Assis Brasil, no sul do estado, são 349 quilômetros passando por reservas, áreas indígenas e Floresta Nacional,

das ao governador.

A lista é impressionante: transporte de terra, cimento e combustível, armazenamento de cimento, aluguel de máquinas e equipamentos, fornecimento de asfalto, combustível e mão de obra. Além disso, os operários contratados pela Emsa, mais de 200, saíram todos da Marmud Cameli. Segundo o procura-

dor, foram induzidos a pedir demissão. Só o transporte de terra renderia cerca de 15 milhões de reais à empresa do governador.

FORMALIDADE

Depois de assumir o mandato, Cameli se desligou formalmente das empresas, mas elas continuam pertencendo a familiares diretos do go-

vernador, como o irmão Eládio Messias Cameli, o filho James de Castro Cameli, e o pai, Marmud Ferreira Cameli.

As relações de Cameli com o dono da Emsa, Marcelo Siqueira Artigas, incluem a famosa viagem aos Estados Unidos da qual o governador trouxe um avião atulhado de muamba que foi apreendida pelo fisco.

O processo aberto pelo procurador — que ainda tramita na Justiça Federal — pede a anulação de todos os contratos, inclusive da licitação, e a responsabilização do governador e das empresas pelos crimes ambientais. Mas o problema é que as obras já estão praticamente concluídas, e há o risco de que qualquer decisão da Justiça chegue tarde demais.

UB
6/7/2007
28

12 cont

Ibama acusado de embargo político

Maria José Maia de Faria, presidente do órgão que deveria licenciar as obras — Instituto de Meio Ambiente do Acre (Imac) — considera que o embargo, a pedido do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis (Ibama) se deveu mais a questões políticas do que técnicas.

“Na BR-364 não precisava o EIA/RIMA, porque o trecho já tinha sido asfaltado há mais de 20 anos e já circulavam lá três linhas diárias de ônibus. Os impactos existiram quando a estrada foi construída”, conta. O problema foi resolvido facilmente: “Foi necessário só assinar um acordo que previa a formação de uma equipe para acompanhar as obras e a recuperação das áreas”, diz Faria. O trecho, de Rio Branco a Sena Madureira, foi desembargado.

Outro pedaço da estrada, 240 quilômetros de Rodrigues Alves a Tarauacá, continuou embargado. Neste trecho, a rodovia estava fechada por falta de manutenção: a mata tomou conta da estrada. As obras deste trecho foram desembargadas há dez dias pelo Imac, depois da elaboração do EIA/RIMA.

“Este trecho tem alguns problemas, mas o estudo traz programas de recuperação e de minimização dos impactos”, adianta Faria. O Estudo de Impacto Ambiental, porém, sugere medidas genéricas para compensar os impactos causados pela abertura da estrada.

ZONEAMENTO

Entre as sugestões está o zoneamento econômico e ecológico do estado e um programa de fortaleci-

mento institucional dos órgãos de controle ambiental do Acre. Também sugere pesquisas sobre flora e fauna e o fortalecimento da Fundação de Tecnologia do Acre.

A BR-317 também é dividida em dois trechos: de Rio Branco a Brasília e daí a Assis Brasil. “Entre Rio Branco e Brasília, a estrada já existe há 30 anos e metade dela, de Rio Branco a Xapuri, já era asfaltada”, conta a presidente do Imac. O trecho foi embargado pelo Ibama mas a proibição durou pouco tempo, mesmo sem o EIA/RIMA.

“Não foram problemas técnicos que provocaram o embargo das obras, mas políticos. Somos um estado pequeno mas sempre estamos sendo penalizados por pessoas que não residem aqui e não escutam a voz da população”, reclama Faria. (WBF)

ARTIGO

MITOS DO AMAZONAS

Beth Azize

Os jovens da geração do pós guerra devem estar se perguntando: quando teremos uma sociedade livre dos chamados “cientistas” da corrupção? Na maior floresta tropical úmida do planeta que habitamos, que integra o maior estado da federação brasileira, o Amazonas, parece que isso não vai acontecer nunca. Mas vale dizer também que está próxima da crença de que o excesso de sol, calor e umidade e o hábito de comer cabeça de peixe são fatores que tornaram a Confederação Amazônica no mais fértil celeiro dos maiores corruptos e corruptores do país.

Conta a história não oficial que, seguindo a tradição do colonizador da floresta, um governador teria deixado o Palácio do Governo ao fim do mandato com um saco de moedas às costas. Chegou a ser alvo de uma charge de jornal da época, o início do século. Um outro carregou os móveis originais dos camarotes de honra do majestoso Teatro Amazonas. Os móveis de estilo e objetos de arte do Tribunal de Justiça também foram parar na casa de um presidente do Poder, na década de 50. As pedras de hioges usadas como piso das calçadas e praças públicas da Manaus do período áureo, ainda hoje podem ser encontradas em casarões residen-

ciais de ex-prefeitos da cidade. Até os lampiões de gás, traço característico de uma cidade conhecida no final do século passado como a “Paris das selvas”, foram roubados por homens públicos.

Na época antes e pós Zona Franca, alguns mitos se formaram neste exótico e afrodisíaco caldo de cultura da corrupção, com mais requinte e audácia. Gilberto Mestrinho, que cruzou o tempo como governador, inaugurou o governo dos testas-de-ferro de empresas próprias que só fazem obras públicas. Fez escola. Sua cria do coração, o atual governador do Amazonas, Amazonino Mendes, seguiu os ensinamentos do mestre. E em detrimento de empresas tradicionais de construção, fez ele o seu próprio cartel de empresas para fazer obras de suas administrações.

Como se vê, pelo tempo de poder político que desfrutam aqui por este trópico, nada disso incomoda ou causa indignação. E a minha geração, que já alcançou meio século de vida e está com muitos cabelos brancos, desesperançada, vê tudo isso acontecer impunemente. A devassidão de valores por aqui faz parte da nossa história política. Veio para ficar.

■ Ex-deputada federal, advogada e jornalista