

ambiente



Rodovia ressuscitada por Bolsonaro ameaça região de maior biodiversidade do país

Dois projetos de lei preveem a construção de rodovia que dividiria em dois o Parque Nacional da Serra do Divisor (AC) e a privatização de seu território, abrindo caminho ao desmate, ao gado e à extração mineral

Fabiano Maisonave e Lalo de Almeida

PARQUE NACIONAL DA SERRA DO DIVISOR (AC) Em todo o mundo, o pássaro chocha-do-acre só foi encontrado em um único cume dentro do Parque Nacional (Parna) da Serra do Divisor. O habitat do animal arisco e de plumagem escura se limita a um bosque de vegetação baixa, um dos dez tipos de floresta encontrados nessa unidade de conservação, localizada na fronteira do Brasil com o Peru.

Habitat de outros animais endêmicos e de ao menos 1.163 espécies de plantas, a Serra do Divisor é uma das regiões de maior biodiversidade do mundo. Apesar disso, dois projetos em paralelo preveem a construção de uma rodovia dividindo o parque em dois e a privatização do território do Parna, abrindo caminho ao desmatamento, ao gado e à extração mineral.

As propostas são impulsionadas por dois parlamentares bolsonaristas do estado do Acre. A ideia da estrada foi encampada pelo governador Jair Bolsonaro (sem partido), que já tomou os primeiros passos para a construção do lado brasileiro da rodovia, mas não se pronunciou sobre o projeto de lei em tramitação no Congresso que revoga

o Parna da Serra do Divisor. O prolongamento da BR-364, que hoje termina em Mâncio Lima (670 km de Rio Branco) começou a ser discutido na década de 1970, durante a ditadura militar e está previsto no decreto de criação do Parna, em 1989, durante o governo José Sarney (PMDB). Mas o projeto parecia esquecido com a inauguração, em 2010, da Rodovia Interoceânica (Estrada do Pacífico), que já liga o Acre e o Brasil à costa peruana.

Então começou o governo Bolsonaro. Em 2020, três ministros de Bolsonaro já estiveram no Acre para tratar do assunto. Em junho, Ricardo Salles (Ambiente) visitou a área onde a obra teria início. Em setembro, o então chanceler Ernesto Araújo e Rogério Marinho (Desenvolvimento Regional) passaram por Cruzeiro do Sul, a maior cidade da região do Vale do Juruá, por onde a via cruzaria. Reuniram-se com políticos locais e peruanos.

Também em setembro, o próprio presidente defendeu o projeto em uma live no Facebook, argumentando que abrirá uma passagem do Brasil para o Pacífico — ecoando o discurso do então presidente Lula (PT) nos anos 2000, quando viabilizou a primeira rodovia, em parceria com o colega peruano Alejandro Toledo, hoje foragido da Justiça.

O DNIT (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte) afirma que lançará até junho o Termo de Referência para a contratação do projeto, orçado em pelo menos R\$ 500 milhões, segundo estimativa oficial.

A autarquia informou que ainda não foi definido o traçado detalhado da rodovia federal, mas que o lado brasileiro terá cerca de 120 km, dos quais 20 km (17%) dentro do parque da Serra do Divisor e que, para estas, “estão previstos recursos suficientes para o desenvolvimento das ações de estudos e projetos de empreendimento”.

Na região, o projeto divide opiniões. Lideranças indígenas e ribeirinhos afirmam que não foram consultados sobre a rodovia — como determina a legislação — e preveem impactos socioambientais negativos. “Até hoje, a primeira pessoa que chegou perguntando pra mim falar sobre a estrada é o senhor”, disse à Folha o cacique Joel Puyanawa.

Separada do casco urbano de Mâncio Lima (AC) por uma estrada de terra de 10 km, a Terra Indígena Poyanawa, com cerca de 680 moradores, fica na área de influência direta da rodovia. Salles esteve ali em 27 de junho, mas Joel não se reuniu com ele. Diante de lideranças indígenas, o minis-

tro discursou que “o tempo é de integração”, ao defender o projeto rodoviário.

“O entomo da nossa terra já está todo comprometido. Já sabemos o prejuízo que as invasões causam. Os brancos vivem caçando na nossa terra, e as instituições ambientais não têm uma política para impedir. Imagina uma rodovia. Vai aumentar o agronegócio? Vai. Mas a nossa sobrevivência não está no agronegócio”, diz o ca-

O prolongamento da BR-364 começou a ser discutido na década de 1970 e está previsto no decreto de criação do parque, em 1989, mas a ideia parecia esquecida até começar o governo Bolsonaro. O presidente já defendeu o projeto, e três ministros já estiveram no Acre para discutir o tema

cique, vereador pelo PT.

Puyanawa teme também que a rodovia passe por cima de uma área sagrada fora da terra indígena demarcada. Foi nessa região que, por volta de 1910, seu povo foi capturado para ser escravizado pelo coronel seringalista Mâncio Lima (1875-1950). Apesar disso, é retratado como herói pela história oficial e foi homenageado com o nome da cidade.

“Essa rodovia ameaça 100% a nossa terra, destrói o nosso sítio sagrado. Se a rodovia sair, extermina a história do nosso povo”, afirma.

Por outro lado, prefeitos e empresários apostam na estrada para acabar com o isolamento geográfico da região mais ocidental do país. Apesar de ser do mesmo Partido dos Trabalhadores, o prefeito reeleito de Mâncio Lima, Issac Lima (não é parente do coronel), é um entusiasta da estrada — a ponto de ter aberto uma picada de 40 km no provável traçado da rodovia.

Para o petista e pecuarista, a conexão com Pucallpa, a 740 km de estrada de Lima, traria benefícios para a cidade de 19 mil habitantes, que vive da pecuária e da agricultura familiar. “A estrada ligaria o mundo todo e traria pra nossa região aqui, com certeza, o desenvolvimento, o crescimento”, e Mâncio Lima seria a porta de entrada.

O principal responsável pela retomada da ideia é o senador Márcio Bittar (MDB-AC). Aliado incondicional de Bolsonaro, como ele se define, ele ocupa a estratégica cargo de relator do Orçamento de 2021, o que lhe dá o poder de direcionar verbas para a estrada, entre outras atribuições.

Em paralelo, a deputada federal bolsonarista Mara Rocha (PSDB-AC) apresentou, em novembro de 2019, o projeto de lei (PL) 6.224, que transfere o Parque Nacional em APA (Área de Proteção Ambiental), o nível de proteção mais baixo entre áreas protegidas. A mudança abriria caminho para a privatização das terras, desmatamento, extração de madeira, fazendas de gado, mineração e a exploração de gás de xisto.

Mais reticente, o governador do Acre, Gladson Cameli (PP),

não esteve presente em nenhuma das visitas ministeriais para tratar da estrada. Por telefone, disse à Folha que o projeto é de “médio a longo prazo” e que o estado tem outras prioridades, como incrementar o uso da primeira rodovia interoceânica, subutilizada.

Cameli diz que é contra o rebaixamento do parque para APA e que sua principal preocupação sobre a estrada é com o possível aumento de contrabando de cocaína peruana na região de Cruzeiro do Sul, a principal rota de entrada ao Acre. “[As quadrilhas] estão dominando. As fronteiras precisam da maior presença do Estado de Direito.”

Em reação à forma como a rodovia está sendo planejada pelo governo federal e pelos parlamentares, o Ministério Público Federal (MPF) instaurou um inquérito para investigar irregularidades na condução do projeto.

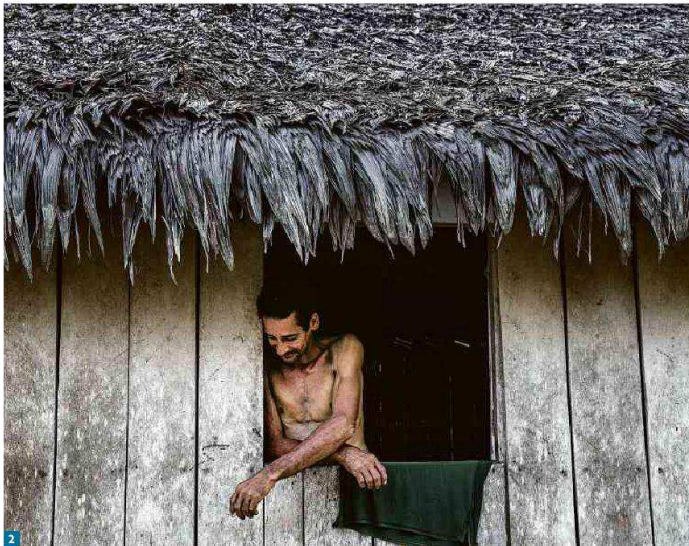
Segundo o procurador da República Lucas Costa Almeida Dias, o objetivo é assegurar que as “comunidades indígenas sejam consultadas de forma prévia, livre e informada”, conforme a Convenção 169 da Organização Internacional do Trabalho (OIT), da qual o Brasil é signatário.

Dias defendeu que o trajeto da estrada considere a possível presença de indígenas isolados e que o licenciamento seja feito pelo Ibama, com a participação da Funai, e não pelo órgão ambiental estadual, mais suscetível a pressões políticas.

A Folha visitou a região norte da Parna da Serra do Divisor entre o final de outubro e início de novembro. Foram 9h de barco pelo rio Moa desde Mâncio Lima até a comunidade Pé da Serra, o povoamento mais ocidental do Brasil.

Com três possadas mantidas por moradores, é a base para turistas em busca das cachoeiras, das vistas panorâmicas e das trilhas pela mata. Um dos locais mais belos e impressionantes é o cânion do rio Moa. São 40 minutos de barco entre montanhas verdes, um cenário associado à Amazônia peruana, mas incomum no Brasil.

Apesar de ser vetado pela legislação, cerca de 350 famílias de ribeirinhos vivem dentro



Onde fica o Parque Nacional da Serra do Divisor



1 Barco navega pelo rio Japiim em Mâncio Lima, (AC), próximo ao Parque Nacional da Serra do Divisor; 2 o ribeirinho João Silva dos Santos na janela de sua casa, dentro do parque; 3 cogumelos, 4 lagarto e 5 borboletas no parque, habitado de milhares de espécies; 6 casas flutuantes no rio Juruá, na cidade de Cruzeiro do Sul (AC) Fotos Lalo de Almeida / Folhapress

do parque, ao longo dos rios Moa e Juruá-Mirim. A maioria delas já morava quando o parque foi criado, mas, passadas três décadas, o governo federal nunca concluiu o reassentamento dessas famílias. Em Pé da Serra, elas vivem do turismo, da agricultura não mecanizada, da caça e da pesca. A eletricidade vem de geradores e de placas solares. As casas, distribuídas ao longo das margens, chegam até perto das primeiras montanhas, que amanehem cobertas de névoa. O transporte é feito em canoas com rabetas, motores de pequena potência pilotados por adultos e crianças. Sem internet, um telefone público faz a comunicação com o mundo. Nasceu e criada à beira do rio Moa, a agricultora Eva Maria Lima da Silva, 41, diz que é contrária tanto à extinção do parque quanto à abertura da estrada. Cozinheira da pioneira Pousada do Miro, ela diz que o parque impediu o avanço do gado e que o turismo é a melhor alternativa econômica. "Se a estrada sair, vai prejudicar o nosso parque. Seria bom pela rapidez, mas, viajando pelo rio, a nossa estrada, quantas belezas não vou vendo? Quantas matas não estão preservadas?", afirmou. Outro morador antigo, o agricultor e artesão João Silva, 51, diz que a estrada seria

benéfica para diminuir o isolamento da comunidade. Por outro lado, discorda da proposta de extinguir o parque — projeto que os moradores desconheciam até serem questionados pela reportagem. Vizinhos ao parque e habitantes históricos do rio Moa e da Serra do Divisor, os indígenas nukinins rechaçam tanto o plano da estrada quanto a transformação do projeto em APA, segundo o cacique Paulo Nukini, 39. Ele não foi consultado sobre o projeto. Seu povo reivindica que parte do parque seja anexado ao território indígena, homologado em 1991. "Somos contra porque sabemos que vai trazer muito impacto, muito desmatamento. Pode crescer acesso maior dos contrabandistas [tráfico de cocaína]. E vai deixar a nossa serena com bastante risco de contaminação. Pra nós, nukinins, a serra é um recanto sagrado", afirma a liderança, em conversa diante da sua aldeia, à beira do rio. "O Brasil viveu até hoje sem precisar dessa travessia". A preocupação com o tráfico tem fundamento. O lado peruano da fronteira tem sofrido com o aumento de plantio ilegal de coca e de quadrilhas de narcotraficantes. A droga atravessa o Brasil por meio de rios e picadas na selva. A alta biodiversidade e endemismo da Serra do Divisor

decorrem principalmente da altitude variada, entre 200 e 650 metros. Além disso, possui os três tipos de rio existentes na Amazônia: água branca (barrenta), água preta (cor de chá preto) e água clara (transparente). Finalmente, é a única área de proteção integral do Brasil que contém uma ramificação da cordilheira dos Andes, incluindo parte de sua flora e fauna. "Desde 1901, houve cerca de 3.500 coletas botânicas na Serra do Divisor, com o registro de 1.163 espécies", diz o biólogo da Universidade Federal do Acre (Ufac) Marcos Silveira, que pesquisa no local há 24 anos. "O número de espécies de plantas vasculares [com vaso de condução de seiva] representa 8,3% da diversidade conhecida na Amazônia." O catálogo não para de crescer. Junto com outros pesquisadores, o biólogo prepara um artigo no qual mostra que a lista de espécies registradas no parque aumentou 63% desde 1997, quando havia 720 plantas identificadas. A fauna não fica atrás. "Quando fazemos inventários, sempre temos uma chance grande de coletar espécies novas", diz o biólogo Elder Morato, da Ufac. "Para nós, biólogos, a Serra do Divisor é bastante emblemática. Não é exagero dizer que todos sonham em algum dia visitá-la", afirma um comentário assinado pelos pesquisadores Leandro Moraes (Universidade de São Paulo), Tomaz Melo (Universidade Federal do Amazonas) e Raissa Rainha. Todos são também ligados ao Inpa (Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia), com sede em Manaus. Tanta diversidade levou o Ministério do Meio Ambiente a protocolar a candidatura, em 2017, do Parque Naci-

onal da Serra do Divisor como Sítio do Patrimônio Natural da Humanidade junto à Unesco (ONU). Essa distinção só foi concedida a duas outras regiões da Amazônia: o Parque Nacional Mamú, no Peru, e a Amazônia Central, um vaso de quatro unidades de conservação no estado do Amazonas (Jatú, Awaivilhanas, Mamirauá e Amanã). A proposta, no entanto, acabou retirada dias depois por pressão do Conselho de Defesa Nacional, órgão ligado ao Palácio do Planalto — na época, ocupado por Michel Temer (MDB). A alegação foi ameaça à segurança nacional. No PL, a deputada Mara Rocha —irmã do vice-governador, o major da PM Werles da Rocha— usou 213 palavras para justificar o fim do parque nacional. Nenhum estudo ambiental ou econômico é citado para justificar o fim da única unidade de conservação brasileira de proteção integral situada dentro de uma área pré-andina, onde há uma transição entre a fauna e flora andina e da Amazônia baixa. Para a deputada, a existência do parque de 837 mil hectares (o nono maior do país) "vai de encontro aos interesses e necessidades do povo acreano" por se tratar da "única região do estado que possui rochas que podem ser extraídas

e utilizadas na construção civil, de maneira a fomentar o desenvolvimento econômico do estado". Em vídeo divulgado em janeiro de 2019, ela afirma que o objetivo é que o parque passe a permitir ocupação humana e que o "projeto é de autoria do senador Márcio Bittar". Por telefone, Bittar tentou desvencilhar da iniciativa da aliada. Disse que não é "idiota" de apresentar o PL para extinguir o parque, mas defendeu o seu teor. "A Alemanha, que banca ONG ligada à mídia nacional, fez uma Itaipu e meia em termelétrica, cavando buraco na terra por carvão. Agora, nós, no Acre pobres, miseráveis, na Amazônia miserável, não temos pedra." "Se dentro da reserva tiver uma jazida de pedra e não dá um quilômetro quadrado, não pode tirar por que a lei diz que não pode tirar. Se tiver petróleo lá dentro, pode tirar? Não pode. E vai continuar assim por que não sou idiota e sei que, se eu apresentar um projeto de lei desses, não passa", completou. A reportagem tentou falar com Mara Rocha, mas a deputada federal não respondeu ao pedido de entrevista.

A viagem dos repórteres Fabiano Maisonnave e Lalo de Almeida foi patrocinada por InquireFirst e pelo Departamento de Educação Científica do Instituto Médico Howard Hughes (IHMI).