

Obstáculos à integração e ao desenvolvimento da Amazônia brasileira¹

BR-163: como bloquear um projeto vital sem se sentir culpado

Um velho ditado brasileiro diz que o caminho que leva ao inferno está pavimentado com boas intenções. A novela da conclusão da pavimentação da rodovia BR-163, que ora se assemelha a uma comédia pastelão, ora assume um caráter de tragédia, representa um exemplo didático de como a ideologia ambientalista-indigenista, mesmo quando envolvida nas melhores intenções, pode produzir efeitos perniciosos para as populações, ao obstaculizar empreendimentos necessários ao progresso delas.

No final de março de 2004, um grupo de ONGs e órgãos públicos de pesquisa (entre eles a Embrapa e o Museu Paraense Emílio Goeldi) elaboraram a chamada Carta de Santarém, na qual apresentavam elementos para o futuro Plano de Desenvolvimento Territorial Integrado e Sustentável da Região de Influência da BR-163. A maior parte das sugestões foi acatada pelo Grupo de Trabalho Interministerial (GTI) instituído para consolidar a iniciativa, mais conhecida como Plano BR-163 Sustentável. Apresentada para consultas públicas a partir de julho do mesmo ano, a versão inicial do plano implica, simplesmente, um vasto programa de desenvolvimento regional sob a ótica da proteção ambiental.

A região de influência definida para a rodovia abrange 71 municípios do Pará e do Mato Grosso, área habitada por aproximadamente 2

milhões de pessoas, com uma extensão total de 1,23 milhão de km² (123 milhões de hectares), correspondentes a 24,6% da Amazônia Legal e 14,47% do território nacional.

O texto apresentado admite que “o estado precário das rodovias na região tem sido, ao longo dos anos, um grande obstáculo para o desenvolvimento e melhoria da qualidade de vida de sua população. Por essa razão, a pavimentação dessa rodovia tem sido longamente reclamada pelos segmentos sociais e empresariais que dela necessitam para o escoamento dos seus produtos e para o atendimento às suas demandas básicas. Essa reivindicação de mais de três décadas é agora uma das prioridades do Governo federal para a Amazônia”.

Porém, adverte: “Para que os benefícios sociais e econômicos alcancem toda a população do seu entorno, a pavimentação da rodovia Cuiabá-Santarém demanda um conjunto de políticas integradas para o desenvolvimento regional, voltadas para a prevenção e mitigação de potenciais impactos sociais e ambientais negativos. Esses impactos incluem tendências de aumento de migrações desordenadas, grilagem e ocupação irregular de terras públicas, concentração fundiária, desmatamento e exploração não-sustentável dos recursos naturais, aumento da criminalidade e agravamento das condições de saúde pública. Tudo isso agravado pela presença ainda insuficiente do poder público na região.”

E aponta: “Em suma, a elaboração e a implementação do Plano BR-163 Sustentável envol-

¹ Extrato de texto de ALERTA CIENTÍFICO e AMBIENTAL. Ano 13 | n° 15 | 10 a 16 de abril de 2006.

vem os seguintes desafios: 1) implementação, em tempo hábil, de ações de prevenção e controle de problemas socioambientais relacionados à pavimentação da estrada; 2) garantia de mecanismos participativos de construção do desenvolvimento, possibilitando o diálogo entre diversos setores da sociedade, contando com a mediação do Estado; 3) fortalecimento da organização e participação de setores sociais tradicionalmente excluídos das decisões sobre políticas públicas; 4) efetivação de parcerias intergovernamentais (União, estados e municípios); 5) viabilização, em bases sustentáveis, de oportunidades socioeconômicas entre os diversos grupos da sociedade (produtores familiares, comunidades indígenas, extrativistas, ribeirinhas e outras populações tradicionais, madeireiros, pecuaristas, garimpeiros etc.); e 6) fortalecimento das instituições públicas.”

É escusado comentar que se a pavimentação completa da rodovia tiver de esperar todos esses requisitos sejam cumpridos, será preciso que todas as instâncias da administração pública estejam sintonizadas com os mesmos objetivos de progresso, o que raramente tem ocorrido na história brasileira. Assim, o Governo federal e os ambientalistas dentro e fora dele podem lavar as mãos e afirmar que fizeram a sua parte para assegurar as metas de “desenvolvimento sustentado”. Quanto à população que seria diretamente beneficiada pelo projeto, possivelmente ela terá de esperar pela emergência de um governo nacional efetivamente comprometido com o bem comum, que coloque os verdadeiros interesses nacionais acima de ideologias irracionais.

A campanha contra a BR-163

Uma das pontas de lança da estratégia do aparato ambientalista-indigenista internacional

e seus apoiadores encastelados no Governo brasileiro, para manter o desenvolvimento amazônico dentro dos critérios definidos pela cartilha “verde”, é a determinação de impedir a todo custo o asfaltamento das escassas rodovias que cortam a região. Entre elas, tem sido particularmente visada a conclusão do asfaltamento da Cuiabá–Santarém (BR-163), para a qual falta um trecho de cerca de 850km, quase todo no Estado do Pará. Por isso, é bastante esclarecedora uma revisão da cronologia da campanha contra a rodovia.

Maio de 1999 – Uma caravana de caminhões encabeçada pelo empresário Blairo Maggi percorre toda a extensão da rodovia, para chamar a atenção sobre a sua importância socioeconômica. Na ocasião, Maggi afirmou que o asfaltamento beneficiaria cerca de vinte milhões de hectares de terras produtivas, permitindo uma produção de sessenta milhões de toneladas de grãos e beneficiando muitos municípios muito pobres atravessados pela rodovia.

Março de 2000 – O Instituto Sócio-ambiental (ISA) e o Woods Hole Research Center dos EUA, com o patrocínio da Agência para o Desenvolvimento Internacional dos EUA (Usaid), divulgam o relatório *Avança Brasil: os custos ambientais para a Amazônia*, o qual condena as rodovias amazônicas, em especial a BR-163.

Julho de 2000 – A ONG Conservation International lança o relatório *Transformando o arco do desmatamento no arco do desenvolvimento sustentável*, sugerindo a criação de um virtual “cordão sanitário” de reservas ambientais, indígenas e de assentados, para conter o avanço da “fronteira agrícola” na Amazônia.

Agosto de 2002 – Um editorial do jornal *The New York Times* critica duramente as autoridades brasileiras por sua suposta “conivência”

com a proliferação das queimadas na Amazônia, além de condenar o asfaltamento da BR-163.

Agosto de 2003 – O governo de Mato Grosso assina um protocolo de intenções para a formação de um consórcio privado para a pavimentação da BR-163. Na ocasião, o agora Governador Blairo Maggi definiu o projeto como o caminho do desenvolvimento do país e prometeu elevar a produção de grãos do Estado de 17 milhões para 45 milhões de toneladas, em 10 anos.

– O Fundo Mundial para a Natureza (WWF) deflagra uma campanha internacional para definir critérios “ambientalmente sustentáveis” para a produção agropecuária em países do Terceiro Mundo.

– A ONG Friends of the Earth (Amigos da Terra) lança o portal antidesenvolvimentista Sinal Vermelho, listando as “obras malditas” na Amazônia.

Setembro de 2003 – *O New York Times* publica um artigo do correspondente no Brasil, Larry Rohter, intitulado “Plantadores de soja cortam fundo na Amazônia”, responsabilizando os produtores de soja pelo “descomunal” desmatamento verificado na região em anos recentes e exigindo, sub-repticiamente, o cancelamento da pavimentação da BR-163. O Governador Blairo Maggi é criticado por “defender a soja como um motor para o crescimento e desenvolvimento da Amazônia”.

Outubro de 2003 – O WWF divulga o relatório “*The Impacts of Soybean Cultivation on Brazilian Ecosystems*” (Os impactos do cultivo de soja nos ecossistemas brasileiros), afirmando que a produção de soja no Brasil implica altos custos associados a desmatamentos de florestas tropicais, poluição atmosférica e negligência com trabalhadores, comunidades locais e direitos indígenas.

– Um grupo de quinhentas ONGs brasileiras e estrangeiras envia uma carta aberta ao

Presidente Luiz Inácio Lula da Silva, exigindo drásticas mudanças na condução da política “socioambiental” do Governo, que estaria tomando sucessivas decisões contrárias aos anseios da “sociedade civil organizada”, como a inclusão no Plano Plurianual (PPA) de inúmeras obras de infra-estrutura na Amazônia, entre elas a BR-163. De forma pouco velada, os signatários afirmam que, em caso de negativa, poderiam contribuir decisivamente para o desgaste da imagem do Governo “junto à opinião pública dentro e fora do país”.

Novembro de 2003 (18-20) – Seminário “BR-163 Sustentável – Desafios e Sustentabilidade Socioambiental ao longo do eixo Cuiabá-Santarém”, em Sinop (MT), com a presença dos ministros Ciro Gomes (Integração Regional) e Marina Silva (Meio Ambiente), do Governador de Mato Grosso, Blairo Maggi, e um grande número de representantes das ONGs que integram a campanha contra a rodovia. Na ocasião, é apresentado o mapa da “área de abrangência” da BR-163, uma área de 1.231.793km² (14% do território nacional).

– Em Amsterdã, Holanda, sua sede internacional, o Greenpeace divulga o relatório “Estado de conflito – uma investigação sobre grileiros, madeireiros e fronteiras sem lei no Estado do Pará, na Amazônia”.

Janeiro de 2004 – Em Amsterdã, o WWF e uma plêiade de ONGs holandesas e multinacionais promovem o seminário “Produção Sustentável de Soja: Perspectivas para o Futuro, um Sentimento de Urgência”. Um dos resultados do evento foi a criação da Articulação Soja-Brasil, coordenada pela Fundação Cebrac (Brasília) e patrocinada pelas ONGs holandesas Fundação Doen, Cordaid e Solidaridad.

Fevereiro de 2004 – O Governo federal cria o Grupo de Trabalho Interministerial (GTI) para a preparação do Plano de Desenvolvi-

mento Sustentável para a Área de Influência da BR-163.

Março de 2004 – O Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes (DNIT) assina um convênio com o Instituto Militar de Engenharia (IME) para a elaboração de um estudo de viabilidade técnico-econômica da BR-163.

Maio de 2004 – Um consórcio privado, integrado, entre outras, pelas empresas Andrade Gutierrez e Cargill, com o endosso do Governo de Mato Grosso, apresenta uma proposta para concluir a pavimentação da BR-163.

Fevereiro de 2005 – Primeira reunião do Plano de Desenvolvimento Sustentável para a Área de Influência da BR-163.

Abril de 2005 – O Instituto Militar de Engenharia (IME) apresenta o estudo de viabilidade técnico-econômica da BR-163, o qual conclui que “o empreendimento é viável sob o ponto de vista público”. Com R\$ 821 milhões para a implementação do trecho faltante, com custos ambientais de R\$ 94 milhões.

Maio de 2005 – O jornal britânico *The Independent* (20/05/2005) publica uma virulenta reportagem de primeira página com o título: “O estupro da floresta... e o homem por trás disso” – evidentemente, o Governador Blairo Maggi.

– O *New York Times* publica um editorial intitulado “Amazônia em risco”, argumenta que o Presidente Luiz Inácio Lula da Silva “precisa convencer a si mesmo e à oligarquia agrícola de seu país de que a floresta tropical não é uma *commodity* para ser explorada para o benefício privado”.

Fevereiro de 2006 – Em uma reunião no Palácio do Planalto, convocada pelo Presidente Luiz Inácio Lula da Silva para anunciar a um grupo de representantes de ONGs ambientalistas o decreto de criação de 16 milhões de hectares de áreas protegidas no Pará, a Minis-

tra-chefe da Casa Civil Dilma Rousseff anuncia o abandono dos cálculos e modelos propostos pelo IME para a pavimentação da BR-163.

ONGs querem “blindar”

Manaus-Porto Velho

Sem muito alarde, foi assinado, em 2 de janeiro último, um decreto determinando a “limitação administrativa provisória” no entorno da rodovia BR-319 (Manaus-Porto Velho), abrangendo uma área de 15,4 milhões de hectares, na qual ficam proibidos cortes rasos de floresta e outras formas de vegetação nativa, mas também atividades e empreendimentos de qualquer natureza que possam causar degradação ambiental no perímetro estabelecido pelo decreto. O decreto, além das restrições de ocupação e exploração, estabelece um prazo de sete meses a partir de sua publicação – quando a vigência da limitação provisória termina – para que a destinação da área especificada seja concluída. Trata-se de uma medida para agradar o ambientalismo. A recuperação da BR-319, que está intransitável há mais de uma década, foi paralisada pela Justiça Federal do Amazonas no início do ano passado, por falta de licenciamento ambiental, mas a liminar que impedia as obras caiu em novembro. Contudo, os “verdes” querem mais garantias do Governo. Roberto Smeraldi, da Amigos da Terra (Friends of the Earth), tem dúvidas sobre a própria lei que fundamenta a medida (Lei do Sistema Nacional de Unidades de Conservação, SNUC), na qual está dito, por exemplo, que a limitação provisória só se aplica aos casos que ainda não estão em andamento: “E os que já estão lá? Então até que ponto a limitação provisória breca o possível desmatamento na região? Isso pode gerar, por exemplo, uma corrida para se demonstrar que alguém já estava

lá, e isso é uma indústria, de pessoas que forjam a ocupação, grileiros. Além disso, uma medida no papel não significa que o Estado está de fato presente no local tomando providências concretas”, questiona Smeraldi.

As ONGs querem mesmo é utilizar o “padrão” da BR-163 (Cuiabá–Santarém), que, de tão restritivo, praticamente inviabiliza qualquer empreendimento viário na Amazônia. Nesse es-

quema, há uma perversa inversão de valores, na qual quem determina a ocupação territorial são parâmetros ambientalistas e não o aproveitamento das potencialidades socioeconômicas da região de influência da rodovia. Ou seja, o que sobra são precários corredores de passagem atravessando enormes vazios demográficos – não por acaso, a condição regional favorecida pelos “defensores da natureza”. ●

BIBLIOTECA DO EXÉRCITO EDITORA Coleção General Benício



A Rebelião das Massas

José Ortega y Gasset

Clássico da literatura sociológica e política, marcou época e provocou críticas, comentários e reflexões, chegando assim aos dias de hoje.

É um diagnóstico das mazelas da sociedade industrial.