

CEDI - P. I. B.
DATA _____
COD TG: 00004



Rodovia em banho-maria

O asfaltamento da BR-364, no Acre, ligando o Brasil ao Pacífico, vai desmatar cinco milhões de hectares de floresta, com o apoio do Japão e o veto dos Estados Unidos

Maria Dania Junges

Apavimentação dos 700 quilômetros da BR-364 até Cruzeiro do Sul, no Acre, abrindo um corredor em direção ao Oceano Pacífico, através do Peru, poderá promover profunda alteração nas rotas marítimas em operação no mundo e dar ao Brasil uma posição comercial privilegiada em relação aos mercados consumidores do Oriente.

A obra conta com o apoio do governo japonês, que se prontificou a bancar os recursos necessários para a sua conclusão, e tem interesse em desmontar o monopólio americano sobre as relações comerciais com o Brasil. Mas, atendendo à posição contrária do presidente George Bush, os japoneses suspenderam, momentaneamente, o financiamento da rodovia.

A pressão dos Estados Unidos, que acenam com a bandeira da preservação ecológica para embargar a obra, na ver-

dade serve de pano de fundo para encobrir a perda que lhes será impingida na balança comercial, já que regulam o fluxo comercial entre os continentes americano e asiático, através do porto de São Francisco, em sua costa Oeste.

Com a criação de um corredor para o Pacífico, o Brasil ficará 6 mil quilômetros mais perto do mercado consumidor asiático, e poderá fugir da intermediação norte-americana, escoar a produção das regiões Norte e Centro-Oeste, usufruindo de taxas de navegação bem menores do que as cobradas nos portos do Oceano Atlântico, além de diminuir em 200 dólares por tonelada o preço do frete.

Em vista disso, a saída do Brasil para o Pacífico será discutida na mesa das negociações políticas e, com certeza, ficará em banho-maria até o término da Con-

ferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento, que o Brasil sediará em 1992.

Até lá, os EUA e os organismos internacionais, que temem que o Acre possa transformar-se numa segunda Rondônia, podem ficar descansados.

Está bem viva a consciência das mazelas geradas pela migração caótica de mais de um milhão de pessoas, nos últimos 20 anos, ao Estado de Rondônia (hoje com 1,4 milhão de habitantes), migração promovida pelos projetos de colonização do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária-Incra e pelo governo federal, que instituiu, na década de 80, o *Polonoroeste*, com financiamento do Banco Mundial. Tudo isso serviu para desmatar e queimar 26%, mais de um quarto do seu território, de Rondônia.

Esse quadro não pode repetir-se, na década de 90, no Estado do Acre (com



BR-364



4,15% de sua superfície de 15.258.900,00 hectares formados por áreas antrópicas), sob pena de sérios riscos para a última fronteira extrativista da Amazônia.

De 1982 a 1987, a derrubada incessante da floresta cresceu 75% - promovida por fazendeiros, agricultores e pela ação das motosserras das 120 serrarias do Estado. Para frear essa devastação o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis-Ibama, no Acre, dispõe de multas irrisórias, que, em julho, variavam de Cr\$22.650,00 a Cr\$226.500,00 por hectare desmatado, como única arma contra os infratores e a morosidade da Justiça.

Para evitar que o Acre se torne a nova região brasileira perseguida pela idéia fixa dos que não desistem de encontrar o Eldorado, o governo do Estado já largou na frente. Os projetos de Zoneamento Agro-ecológico e Ocupação do Estado são executados pela Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária-Embrapa e Fundação de Tecnologia do Estado do Acre-Funtac, com base no monitoramento da Cobertura Florestal do Acre- Desmatamento e Uso Atual da Terra, além do Estudo sobre a Viabilidade da Rodovia (executados pela Funtac). Esses projetos prevêem impacto ambiental ordenado em 5 milhões de hectares ao longo da estrada, o que equivale a um terço da superfície do Estado.

"Esses projetos deverão pautar as políticas de desenvolvimento econômico destinadas a preservar e escolher áreas para futuras reservas, além de apontar áreas propícias para diversos tipos de cultura e indicações para o uso do solo e extração vegetal", esclarece o engenheiro civil Gilberto Siqueira, ex-presidente da Funtac.

Temendo a gravidade do impacto

ambiental ao longo da BR-364, no Acre - que hoje não passa de uma picada intransitável aberta na mata - e por não existir ainda controle rígido sobre a devastação nesta área da Amazônia, o Secretário Nacional do Meio Ambiente, José Lutzemberger, mantém sua posição contra o asfaltamento. Tanto que não compareceu ao encontro organizado pela Confederação Nacional da Indústria-CNI e pela Federação das Indústrias do Estado de Rondônia-Fie-

para o desenvolvimento da Amazônia.

A outra rota seguiria pela BR-317, passaria por Assis Brasil- Iñapari e desembocaria nos portos de Matarani ou Illo, no Sul do Peru, ao custo de 40 milhões de dólares.

Durante o seminário, Mário Amato, presidente da Fiesp, disse que "o conceito de proteção ecológica implica uma relação de equilíbrio dinâmico entre a ação do homem e a preservação da natureza em favor do bem-estar desta e

das próximas gerações". Era uma crítica indireta à posição do Secretário José Lutzemberger, que está convencido de que os japoneses e coreanos "virão buscar a madeira da Amazônia", após o asfaltamento da estrada.

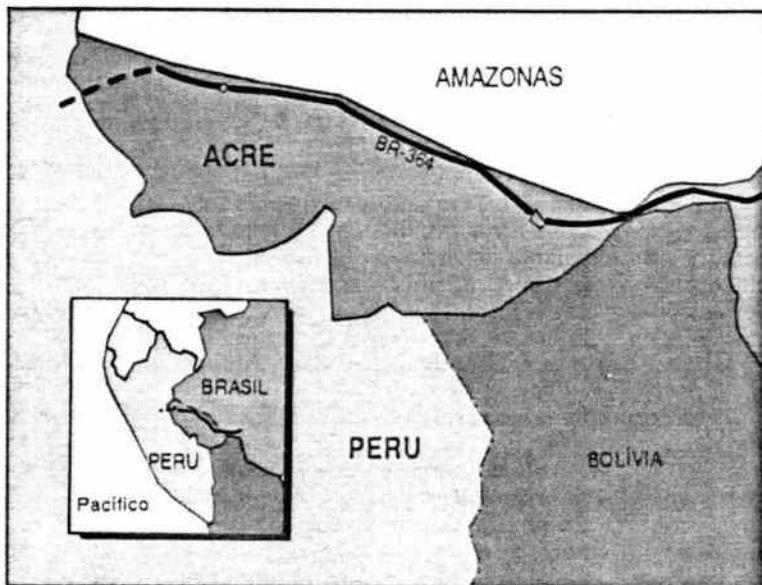
Para Raimundo Nonato Botelho de Noronha - secretário-adjunto de Desenvolvimento Regional - nenhuma obra será realizada sem a preservação do meio ambiente, como definiu o presidente Collor ao estabelecer as diretrizes de seu governo.

Já para o presidente da Comissão de Transportes do Peru, senador Gaston Acurio, "a floresta não pode ser mantida

de pé enquanto os homens morrem de fome".

Ao Incra, caberá cumprir tarefa bastante inglória e extenuante antes da pavimentação da BR-364, no Acre: a regularização dos títulos de terra expedidos na década de 70, pelo governo brasileiro, a preços irrisórios, após os estudos e levantamentos dos recursos naturais da Amazônia (Projeto Radambrasil), que só foram conhecidos após a ocupação das terras.

Como muitos proprietários possuem a documentação de posse sem limites definidos e fazem uso parcial dessas terras, acredita-se que existam vários donos para uma mesma área, o



ro, realizado no ano passado, em Porto Velho, reunindo representantes dos governos brasileiro e peruano, além de empresários dos dois países, para discutir a idéia de uma saída brasileira para o Pacífico.

Na ocasião, foram discutidas duas prováveis rotas saindo do Acre em direção ao Oceano Pacífico. Uma delas, através da BR- 364, ligaria o Brasil ao Porto de Callao, em Lima, no Peru, ao custo de 182 milhões de dólares. Os 500 quilômetros do lado peruano, também custeados pelos japoneses, sairiam por 95 milhões de dólares. Essa rota é a mais interessante para o Brasil, pois tiraria o Acre do isolamento e é fundamental

que poderá ser a faísca que faltava para estourar de vez a guerra pela terra – mais valorizada pelo asfaltamento da estrada – entre fazendeiros, agricultores e seringueiros que já estão em conflito.

Nas duas últimas décadas, foram mortas mais de cem pessoas em toda região e outras 60 mil foram jogadas para a Bolívia. Esse conflito culminou com a morte do seringaísta Chico Mendes, em dezembro de 1988.

Outra questão preocupante é que as terras devolutas pertencentes à União, no Acre, somam 40% do território do Estado. Com a migração que fatalmente acontecerá após a pavimentação da estrada, teme-se que ocorra nova distribuição de títulos a apadrinhados do poder, ameaçando o bom andamento dos projetos de preservação e crescimento ordenado.

Para os 10 mil índios do Acre, a pavimentação da estrada só deverá acontecer após as 25 reservas indígenas estarem demarcadas (há apenas 11 demarcadas). “Se essa demarcação não ocorrer, a invasão do branco será inevitável, assim como o conflito”, diz o antropólogo e indigenista Tery Valle de Aquino, que também defende a preservação das áreas ao redor das reservas.

Com a pavimentação da BR-364 até



Já para Antônio Pereira de Souza, 50 anos, proprietário de um dos dois hotéis do Município de Feijó, com 21 mil habitantes e a 400 quilômetros de Rio Branco, o asfaltamento da BR-364 só trará vantagens, como tirar o município do isolamento e da dependência do bom tempo para que os pequenos aviões possam decolar e aterrissar – já que são o único elo de ligação com a capital e os demais 11 municípios do Estado.

À voz do povo junta-se a voz do governador do Estado, Edmundo Pinto, que quer livrar o Acre do isolamento a qualquer preço e diz que “é hora de asfaltar estrada para salvar os homens”.

“Apesar do impacto ambiental que fatalmente ocorrerá com o asfaltamento da rodovia, um modelo de economia florestal moderna deverá ser seguido”, apregoam os técnicos acreanos fazendo coro com o governador. “Se esse modelo não for apoiado pelo governo brasileiro e por entidades internacionais, o Acre poderá tornar-se o próximo palco de problemas sociais e ecológicos e estará fadado a assistir, de braços cruzados, ao avanço da depredação desenfreada sobre a última fronteira extrativista brasileira”, sentenciam.

Cruzeiro do Sul, poderão ser criados pontos de conexão, caso dos portos nos rios do Estado, todos navegáveis, que cortam a estrada perpendicularmente, correndo paralelos em direção à Bacia Amazônica. Para a construção desses portos, que ligariam todo o interior através da rodovia e dariam condições de escoamento rápido da produção para todos os quadrantes da região, já existe projeto a ser financiado pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social-BNDES.

Algumas desvantagens apontadas pelos parlamentares acreanos em relação à pavimentação da estrada são a devassa da floresta, o afastamento dos índios de seus locais de origem, além da intromissão dos grileiros e o contrabando de drogas que deverá ter aumento significativo.

