

Antes da licença

Categories : [Reportagens](#)

Nesta sexta-feira, foi realizada a última consulta pública sobre a criação de Unidades de Conservação no entorno da [BR-319](#), estrada com 858 quilômetros que liga Manaus (AM) a Porto Velho (RO). Foram seis audiências entre os dias 19 e 28 de julho, em municípios ao longo da estrada e na capital do Amazonas, com participação de movimentos sociais, produtores rurais, representantes de prefeituras e dos governos federal e estadual. O que se ouviu foram propostas opostas para o futuro da Amazônia que será traçado com o asfaltamento Manaus-Porto Velho.

O caminho sugerido pelo governo durante as consultas é o ordenamento territorial do entorno da estrada e a criação de Unidades de Conservação para estabelecer uma barreira ao avanço do desmatamento. O processo começou em janeiro, quando um decreto transformou 15,4 milhões de hectares no entorno da estrada em Área sob Limitação Administrativa Provisória (Alap). A partir daí, foi formado um grupo interministerial com participação de instituições federais e do estado do Amazonas para elaborar uma proposta de proteção da área.

A [proposta](#), submetida à consulta pública, prevê a criação de nove unidades de uso sustentável, como Florestas Nacionais e Reservas Extrativistas, e três Parques Nacionais. No total, 9,4 milhões de hectares de floresta em 8 municípios amazonenses estariam, teoricamente, protegidos. As unidades de proteção integral, aquelas em que não pode haver nenhum tipo de atividade econômica, correspondem a 1/3 da área total a ser protegida. São elas os parques nacionais do Coari (892,5 mil hectares), do Umari (1,04 milhão de hectares), perto da divisa com Rondônia, e do Jarí (837,5 mil hectares), no município de Tapauá, a 449 quilômetros de Manaus.

É necessária para quem?

Apesar das unidades de conservação, ambientalistas questionam se a estrada é a melhor alternativa para a região. Na audiência realizada em Manaus (26 de julho), cinco organizações não-governamentais ([Amigos da Terra](#), [Fundação Vitória Amazônica](#), [Greenpeace](#), [Instituto Socioambiental](#) e [WWF-Brasil](#)) apresentaram um documento em que criticam a realização de consultas públicas sobre medidas para reduzir o impacto da rodovia antes de se discutir a obra em si.

“Primeiro deveria haver uma discussão sobre a estrada, para saber se é realmente importante para o desenvolvimento do Amazonas. Mas está se trabalhando como se a estrada fosse o melhor caminho, como se fosse um fato consumado”, protesta o coordenador da campanha na Amazônia do Greenpeace, Paulo Adário. A estrada ainda não tem Licenciamento Ambiental.

O Amazonas é um dos estados mais preservados da região Norte. Mesmo no Sul do estado, parte mais sensível devido à proximidade do Arco do Desmatamento, formado por Rondônia, Mato

Grosso e Pará, a área desmatada chega a 3% do território. Mas o cenário apresentado pelo pesquisador Phillip Fearnside, do [Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia \(INPA\)](#), prevê o surgimento de um corredor de desmatamento ao longo da rodovia, com efeitos a quilômetros de distância e aumento da migração para Manaus e Roraima - com graves consequências ambientais e sociais.

Para Fearnside, a renda per capita do Amazonas (acima de 8 mil dólares) será um atrativo para agricultores sem terra de Rondônia, Mato Grosso e Pará (estados com renda per capita pouco acima dos 4 mil dólares). Uma situação que será agravada com a construção do gasoduto Urucu-Porto Velho, outra grande obra no meio da Amazônia.

Adário vê outro problema na reconstrução da estrada. O Ministério do Meio Ambiente pretende implantar um Distrito Florestal no Sul do Amazonas, para a exploração das Florestas Nacionais já existentes e as que serão criadas no entorno da BR-319, com previsão para a produção de 1,5 milhões de metros cúbicos de madeira por ano. "O Distrito Florestal vai causar enormes impactos ambientais e sociais para o Amazonas, porque vai trazer madeireiras. E você não consegue conter o avanço das madeireiras. Além disso, o Ibama não tem estrutura para fiscalizar", analisa Paulo Adário.

Apesar do protesto das organizações não-governamentais e das afirmações de representantes do governo de que o asfaltamento só será feito após o licenciamento ambiental, há sinais claros de que a decisão de recuperar a BR-319 é definitiva. Além disso, a obra servirá de pretexto para a pavimentação da BR-230, a Transamazônica, que corta a BR-319 em Humaitá, Sul do Amazonas, a 590 quilômetros de Manaus.

Movimentos sociais

Os movimentos sociais, normalmente contrários aos grandes projetos na Amazônia, defendem o asfaltamento. Tanto ao longo da BR-319 quanto da BR-230, existem pequenos produtores rurais e trabalhadores extrativistas querendo alternativas para escoar a produção. Mas eles estão preocupados com a chegada de grandes produtores, de madeireiras e grileiros, que poderia se traduzir, na visão do movimento social, em conflito no campo.

Em Manaus, o representante do Grupo de Trabalho Amazônico (GTA) na consulta pública, Rubens Gomes, disse que as populações tradicionais e trabalhadores rurais reconhecem as necessidades ambientais desde que seja garantido a eles formas de desenvolverem suas atividades. "O movimento social é a favor da criação das unidades de conservação, com ressalvas, congregando as unidades de proteção integral com as de uso sustentável. Áreas de proteção integral deixam de levar em conta as pessoas que vivem na floresta", defendeu.

Vozes contrárias a qualquer tipo de proteção ambiental também se levantaram durante as audiências, como grandes produtores rurais e pessoas ligadas à mineração. Para a Federação da

Agricultura do Estado do Amazonas (Faea), a criação de Unidades de Conservação, seja de desenvolvimento sustentável, seja de proteção integral, engessam o estado e emperram o desenvolvimento. “Tentaram de todas as maneiras barrar o asfalto, mas não conseguiram. Agora, não satisfeitos, vão impedir a presença de atividades econômicas ao longo da estrada”, afirmou o vice-presidente da Faea, Muni Lourenço. “O extrativismo é a fórmula infalível para a estagnação econômica”, afirmou.

Essas vozes foram mais ouvidas em Humaitá, município com forte presença de pecuaristas e sojicultores. É o município onde os efeitos da estrada já podem ser sentidos. A audiência na cidade, realizada em uma escola estadual no dia 24 de julho, uma segunda-feira, começou às 9 horas da manhã e só terminou às 20 horas. O município já convive com grilagem de terras, avanço da soja, acampamentos de sem-terra e avanço do desmatamento. Lá, ficou evidente que os grandes produtores rurais não iriam aceitar a criação de unidades de conservação. Eles se mobilizaram e levaram pequenos produtores para questionar o plano do Ministério do Meio Ambiente. Mas deram um tiro no pé.

Os organizadores das consultas públicas montaram uma mesa com um computador e sistema de georreferenciamento. Muitos agricultores que passaram por ali e se sentiam prejudicados com a criação das unidades acabaram descobrindo que vivem fora das áreas propostas para virarem reservas. “A população, às vezes, está desinformada e é manipulada. Mas quando começa a entender, apresenta propostas mais qualificadas”, diz Mauro Pires, assessor da Secretaria de Biodiversidade e Florestas do Ministério do Meio Ambiente.

As audiências já mudaram o primeiro desenho das unidades de conservação apresentado pelo governo federal. As principais alterações foram ampliações de reservas extrativistas ou de desenvolvimento sustentável para evitar a retirada de populações tradicionais ou ocupantes de áreas onde estavam previstas unidades de proteção integral. A pedido de movimentos sociais, por exemplo, a Reserva de Desenvolvimento Sustentável de Ipixuna, em Humaitá, Sul do Amazonas, foi ampliada, além de ganhar também uma parte do que seria o Parque Nacional de Umari, que continua na proposta, mas terá de ceder espaço também para Projetos de Assentamento Sustentáveis do Incra.

Ordenamento territorial

Terras tituladas e assentamentos ao longo da estrada vão ser respeitados, segundo o diretor de Ordenamento da Estrutura Fundiária do Incra, Marcos Alexandre Kowarick. Existem agricultores ao longo da BR-319 que chegaram na década de 70, quando a estrada foi aberta e asfaltada pela primeira vez. Existem também ocupantes mais recentes que, se preencherem os requisitos para receber lotes da reforma agrária, poderão ficar na área. A regularização fundiária planejada pelo Incra prevê uma faixa de cinco quilômetros em cada lado da estrada disponível para agricultura.

Esta é uma reivindicação também do governo do estado. “Queremos que sejam respeitadas as

terras tituladas pelo Incra e queremos criar espaços para a agricultura. É natural que estes espaços sejam ao longo da rodovia”, defende o secretário de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável do Amazonas, Virgílio Viana. O estado quer evitar também a criação de Unidades de Proteção Integral em áreas ocupadas por comunidades ribeirinhas ou fazendeiros que futuramente terão que ser indenizados.

Em agosto, uma equipe do Ibama parte para Lábrea, município no sul do Amazonas que tem áreas afetadas por sete reservas propostas. Entre elas, duas de proteção integral: o Parque Nacional do Coari e o Parque Nacional de Umari, ambos na divisa com Rondônia. A expedição vai servir para saber se existem famílias vivendo na região e, se existirem, se são populações tradicionais ou posseiros.

** Vandrê Fonseca é jornalista formado em São Paulo, mas vive há oito anos na Amazônia. Após sete anos em Roraima, trabalhando para a TV Roraima e jornais de movimentos populares, mudou-se para Manaus. Atualmente, é repórter da TV Amazonas.*