

BR-319: rumo à realidade

Categories : [oecoamazonia](#)

O mato crescido em meio ao esburacado asfalto da BR-319 parece cenário de cidade fantasma, mas é a “Realidade”. Na comunidade à beira da estrada, a 100 quilômetros do centro de Humaitá, município do sul do Amazonas, as pessoas se alimentam de esperança. A possibilidade da reabertura da única ligação terrestre entre Porto Velho e Manaus sustenta a imaginação dos moradores desta região há mais de 20 anos.

A última boa notícia para essa gente veio em 1º de dezembro, quando o presidente Lula instituiu o Macrozoneamento Econômico Ecológico da Amazônia Legal. O decreto prevê, entre outras estratégias, o reasfaltamento da polêmica estrada que corta uma importante área da floresta brasileira. Sem dúvida, o sonho da população de Humaitá – e o pesadelo de quem se preocupa com a integridade da floresta amazônica – vai se transformando em vida real.

A BR-319 foi construída entre 1968 e 1973, como parte da agressiva política de integração nacional do governo militar - construção de rodovias e incentivos à ocupação da Amazônia pela população das outras regiões do país. Wilson dos Santos veio do Pará para trabalhar na obra e acabou ficando em Humaitá, a 200 quilômetros de Porto Velho, e às margens do rio Madeira. “A pavimentação foi feita às pressas. No inverno, quando vinha chuva, a gente cobria a estrada com plástico para proteger o asfalto fresco”, conta o, hoje, taxista no percurso até a “Realidade”.

Para o viajante que segue a Manaus, o vilarejo é o último lugar onde é possível encontrar um prato de comida e algum comércio. Dali em diante são quase 400 quilômetros tomados de volta por uma floresta que abriga uma das mais ricas biodiversidades da Amazônia. Repleta de fauna e flora, as exceções são os poucos moradores que resistiram ao isolamento com a interdição da estrada em 1988.

Movimento e abandono

Dona Nilza Ferreira, a mulher do “Cuiabano”, referência à origem da família, foi a primeira a fincar sua casa à beira do igarapé Realidade, há 39 anos, atrás de terra: “Quando funcionava a estrada tinha muito movimento, fazendeiro rico, e serrarias grandes”, conta logo no início do papo em seu estabelecimento comercial, o ponto de encontro de quem chega ao lugar.

Seu filho, Ademir Ferreira Santana, de 35 anos, recorda que seus pais naquele tempo viviam bem da agricultura: “Farinha, abacaxi, galinha, porco. Era só colocar na beira da BR que se vendia tudinho para os caminhões “bananeiros”, que levavam banana e outros produtos até Manaus. Depois que a estrada fechou, plantamos e criamos apenas para a nossa subsistência”.

Por um lado a BR-319 dinamizou a economia do sul do Amazonas, a cinco dias de barco da capital, mas por outro foi irrelevante para o setor industrial de Manaus, que optou escoar sua produção para o resto do país por vias mais baratas: a fluvial e a aérea. A escassa utilização da rodovia gerou o pouco interesse por sua manutenção, aliado à falta de qualidade do pavimento: a estrada se deteriorou. Muita gente conta que o fechamento “atendeu aos interesses pessoais do governador da época, dono de balsas de mercadorias no rio Madeira...” Dona Nilza jura que viu tratores arrancando o asfalto da rodovia.

Com a via fechada, o movimento tomou rumo contrário: migrantes abandonaram suas terras ocupadas. Quem ficou, foi abandonado. Na Realidade, restaram três famílias. Ademir se lembra do tempo que a estrada era ruim: “Vinha gente furar o nosso dedo (teste de malária) e voltava depois de 10 dias com o resultado. A pessoa já podia ter morrido. Todo ano o governo dizia que ia reasfaltar, mas as máquinas nunca chegaram, só as promessas.”

Reabertura

Sua recuperação entrou no plano Brasil em Ação, do ex-presidente Fernando Henrique Cardoso, em 1996. Mas parte da proposta só saiu do papel no seu segundo mandato, dentro do Avança Brasil (2000-2003), quando trechos entre Manaus e Careiro-Castanho, e entre Porto Velho e Humaitá começaram receber manutenção. O projeto ganhou força a partir de 2005, após o Ministério de Infraestrutura e Transportes anunciar a repavimentação de toda a rodovia como parte do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) do governo Lula.

Hoje, dos cerca 900 quilômetros da estrada, quase 500, nas extremidades sul de Manaus e norte de Porto Velho, já foram pavimentados, ou estão em obras, feitas pelo Exército desde 2008. O debate gira em torno dos 405 quilômetros do trecho do meio, ainda sem licença ambiental, e que vai do km 250 ao km 655,7 no entroncamento com a BR-230 (Transamazônica), a 30 km ao oeste de Humaitá.

A melhoria da estrada e o anúncio da sua reabertura completa já interferem na dinâmica social e no meio ambiente do município do sul do Amazonas, que indica o que pode vir pela frente. Na Vila Realidade, não pára de chegar gente. Há três anos o lugar virou um assentamento do Incra (Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária). Cerca de 800 pessoas vivem no lugar agora. Um dia antes da nossa visita, oito famílias chegaram de mudança.

Pura realidade

“Vim com 10 mil reais achando que dava, mas estou há oito meses sem poder trabalhar. O assentamento está liberado, mas precisam vir delimitar a área e dar financiamento. Fiz meu barraco e o dinheiro acabou. Agora vivo com dois piás (filhos) e a mulhé do fiado da Dona Nilza”, conta Valdomiro Ribeiro, que veio de Colniza (na frente de desmatamento do extremo norte mato-

grossense) e já tem planos para sua nova propriedade: “Para ser amazonense tem que saber subir no açaizeiro. Açaí dá dinheiro e é bonito demais”.

Na sequência, a conversa na vendinha do Cuiabano volta para o mundo real. Enquanto a terra não sai, alguns optam por explorar a madeira. Ademir, que foi presidente da Associação do Produtor Rural e Extrativista da Comunidade Realidade, explica para seu Valdomiro: “Se estão tirando madeira ilegal aqui, tem que denunciar. É um problema de todos do assentamento. Se der problema, todos serão prejudicados”.

Duas serrarias já se instalaram. Uma delas foi fechada pelo Ibama, órgão federal de fiscalização e licenciamento ambiental, em 2007. Um funcionário ficou no local para usá-lo como alojamento dos trabalhadores da outra serraria, em operação há três anos. “Vendo 350 metros de madeira por mês, mas só trabalhei seis meses por falta de documentação. O problema aqui é a BR, o frete demora muito”, reclama o dono, Waldemar Strege, catarinense que morou em Mato Grosso e decidiu montar sua serraria na beira da BR-319.

A grilagem em volta da estrada também mostra sua cara e apelido. “O Galo Véio grila mesmo. Chegou aqui uma vez e falou para eu abandonar a terra porque era dele. Falei: Olhe, o rapaz do Incra que mandou fazer minha casa aqui. Não vou sair, não. Aqui ele desistiu, mas ali pra frente fala que é tudo dele”, conta seu Preto, um caboclo de 70 anos que vive a 40 quilômetros do centro de Humaitá.

Floresta conectada à frente de desmatamento

Em um contexto macro, o principal impacto da BR-319 é possibilitar a conexão do “Arco do Desmatamento” da parte sul da floresta brasileira à Amazônia Norte e Central, a porção mais preservada de toda a região. O sul do Amazonas faz divisa com os estados de Rondônia e Mato Grosso, onde a abertura de rodovias causou, e causa, danos ao meio ambiente e às populações tradicionais e indígenas.

Humaitá fica na confluência da BR-319 com a rodovia Transamazônica, a porta de entrada para o mais verde dos estados brasileiros, [com 98% de sua área preservada, segundo o Governo do Estado do Amazonas](#). O município, que tem 40% do seu território dentro de áreas protegidas, já figura na lista dos mais desmatados da Amazônia Legal. “Estamos no olho do furacão, na tríplice fronteira. Isso influencia a cultura e a economia local, e traz degradação descontrolada da floresta”, alerta a educadora Leila Mattos, que fundou em 2003 a ONG Pacto Amazônico.

De acordo com o Instituto do Homem e Meio Ambiente da Amazônia (Imazon), organização social brasileira que monitora o desmatamento na Amazônia, em outubro de 2010, Humaitá ocupou o sexto lugar entre os municípios que mais derrubaram a floresta na região.

As possíveis consequências da volta da estrada são discutidas desde o seu anúncio, interferindo

no processo de licenciamento. Em 2009, o Ibama rejeitou a concessão, criticando o estudo de impacto ambiental apresentado pelo Departamento Nacional de Infraestrutura (Dnit), empreendedor da obra. Exigiu novos estudos e o cumprimento de dez condicionantes, que estão em fase de execução.

Ano passado foi firmado um acordo entre o Dnit e o Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio), órgão federal responsável pelas 27 Unidades de Conservação (UC) da área de influência direta e indireta da rodovia. Estão previstos investimentos superiores a 14 milhões de reais para a consolidação e o monitoramento de onze unidades de conservação que margeiam a estrada: sete foram já criadas no Amazonas, outras ganharam ampliação.

Açaí perdido

A Floresta Nacional (Flona) Balata-Tufari já recebeu entre R\$400 e R\$500 mil do Dnit. Criada em 2005, foi ampliada em 2008, com cerca de 275.836 hectares, totalizando 1.077.859 ha. de área nos municípios de Tapauá e Canutama. Mas uma das vias de acesso da área protegida é por Humaitá, próxima a comunidade Realidade, e a poucos quilômetros da BR-319.

“Nossa dificuldade é o transporte”, reclama Delcely Benigno, da Associação de moradores da comunidade Santo Expedito, na Balata-Tufari, onde cada família ganha em média R\$ 2 mil por ano com a castanha e o açaí: “Colhemos mil latas de açaí todo ano. Queremos uma despolpadora para poder armazená-lo. O açaí tem que tirar hoje e vender amanhã. Um amigo já atolou com 300 latas nessa BR. Primeiro sol quente, e depois chuva: o açaí amoleceu e ele perdeu tudo”. O extrativista também sente falta de um posto de controle: “Gente de fora entra para pescar peixe-boi e pirarucu, e caçar anta e queixada pra vender. Não falo quem é porque temo minha vida e não ganho nada com isso. Quem fiscaliza está no computador, ganhando salário. Se investissem nos reais guardiões da floresta, imaginaria um futuro melhor”.

Combinar desenvolvimento econômico e preservação da sensível floresta da região é o maior desafio dos promotores da “estrada-parque”, como foi apelidada a BR-319 em Brasília, bem distante da “Realidade”.