

# CONVÊNIO DNIT / IME

## INFORMATIVO BR-163 – 28/04/2005

**FONTE: 24 Horas News**

### **Parque do Xingu é prioridade no plano de desenvolvimento sustentável da BR-163**

O asfaltamento e a privatização da BR-163 entre Cuiabá e Santarém, aprovado na semana passada por um decreto presidencial, será acompanhado de um plano de desenvolvimento regional que se propõe a corrigir três décadas de ocupação desordenada da terra na Região Amazônica. O plano abrange 71 municípios localizados no Mato Grosso, Pará e Amazonas - uma área equivalente a 15% do território nacional. Um dos municípios beneficiados pelo Projeto BR-163 Sustentável é o de Anapu (PA), onde a freira Dorothy Stang foi assassinada em fevereiro. O crime foi apenas um entre milhares que se sucedem desde 1973, quando a estrada foi aberta na mata, em pleno regime militar. Segundo a Secretária de Coordenação da Amazônia do Ministério do Meio Ambiente, Muriel Saragussi, há carência de políticas públicas na região. “Encontramos a área abandonada, com muitos problemas.” O Plano BR-163 Sustentável prevê ações como melhoria de portos fluviais e aeroportos, estímulos à instalação de indústrias de alimentos (carne, soja e laticínios), industrialização do couro e da madeira, além de apoio à agricultura familiar, atividades extrativas e à pesca, regularização fundiária e medidas na área social e de segurança pública. A espinha dorsal é o asfaltamento da rodovia entre Nova Mutum (MT) e Rurópolis (PA). Os dois extremos, que fazem a ligação com Cuiabá (MT) e com Santarém (PA) já estão asfaltados, precisando apenas de recuperação. O governo pretende assinar ainda este ano contratos com um operador privado, que cobrará pedágio dos usuários da estrada. Participam do plano 21 ministérios, incluindo Transportes, Defesa, Justiça, Saúde, Desenvolvimento Agrário e Meio Ambiente, sob a coordenação da Casa Civil. A premissa é o equilíbrio entre a conservação da floresta e o desenvolvimento econômico, segundo Johanness Eck, que coordena o grupo interministerial. “Todo mundo quer o progresso, mas de forma ordenada.” O governo vem realizando audiências públicas com a população, empresários, sindicatos e ambientalistas. As duas últimas serão realizadas na próxima semana, uma em Santarém (PA) e outra com líderes indígenas. O governo tem pressa, pois a perspectiva de conclusão da obra agravou conflitos pela terra. A intenção do governo é que o plano para a BR-163 seja também um projeto piloto do Plano de Ação para a Prevenção e Controle do Desmatamento na Amazônia. Esse projeto prevê a criação de 10 áreas de proteção ambiental integral (intocável) ou de uso sustentável. A intenção do governo é usar as áreas protegidas como barreira ao desmatamento e à

grilagem de terras. A região abriga também seis quilombos e 33 reservas indígenas. A mais importante é o Parque do Xingu, em Mato Grosso, onde vivem 3 mil índios de 14 etnias. A borda do parque tornou-se uma área de fronteira agrícola, com a expansão da cultura da soja no norte do Estado. Grãos - A produção agrícola cresce na região que será afetada pela estrada, e o plantio deve se intensificar com a obra. Segundo o representante do Ministério dos Transportes, José Maria da Cunha, o asfaltamento poderá reduzir em 35% o frete rodoviário da produção agrícola da região e cortar 5 mil km do caminho para os principais portos da Europa e Estados Unidos. Hoje a maior parte da produção desce para portos do Sudeste, mas poderá ir para o norte, pelo Rio Amazonas. O pólo eletrônico de Manaus também será beneficiado com redução de R\$ 24 milhões no custo de estocagem de insumos e de defeitos dos produtos, causados pela vibração das viagens em estradas esburcadas. Cunha prevê ainda que a avicultura do Nordeste poderá ter milho mais barato, plantado no Centro-Oeste, em vez do grão trazido hoje da Argentina e dos EUA.

## **FONTE: Canal do Transporte**

### **BR-163 terá plano de desenvolvimento**

O asfaltamento e a privatização da BR-163 entre Cuiabá e Santarém, aprovado na semana passada por um decreto presidencial, será acompanhado de um plano de desenvolvimento regional que se propõe a corrigir três décadas de ocupação desordenada da terra na Região Amazônica. O plano abrange 71 municípios localizados no Mato Grosso, Pará e Amazonas - uma área equivalente a 15% do território nacional. Um dos municípios beneficiados pelo Projeto BR-163 Sustentável é o de Anapu (PA), onde a freira Dorothy Stang foi assassinada em fevereiro. O crime foi apenas um entre milhares que se sucedem desde 1973, quando a estrada foi aberta na mata, em pleno regime militar. Segundo a Secretária de Coordenação da Amazônia do Ministério do Meio Ambiente, Muriel Saragussi, há carência de políticas públicas na região. "Encontramos a área abandonada, com muitos problemas." O Plano BR-163 Sustentável prevê ações como melhoria de portos fluviais e aeroportos, estímulos à instalação de indústrias de alimentos (carne, soja e laticínios), industrialização do couro e da madeira, além de apoio à agricultura familiar, atividades extrativas e à pesca, regularização fundiária e medidas na área social e de segurança pública. A espinha dorsal é o asfaltamento da rodovia entre Nova Mutum (MT) e Rurópolis (PA). Os dois extremos, que fazem a ligação com Cuiabá (MT) e com Santarém (PA) já estão asfaltados, precisando apenas de recuperação. O governo pretende assinar ainda este ano contratos com um operador privado, que cobrará pedágio dos usuários da estrada. Participam do plano 21 ministérios, incluindo Transportes, Defesa, Justiça, Saúde, Desenvolvimento Agrário e Meio Ambiente, sob a coordenação da Casa Civil. A premissa é o equilíbrio entre a conservação da floresta e o desenvolvimento econômico, segundo Johaness Eck, que coordena o grupo interministerial. "Todo mundo quer o progresso, mas de forma ordenada." O governo vem realizando audiências públicas com a população, empresários, sindicatos e ambientalistas. As duas últimas serão realizadas na próxima semana, uma em Santarém (PA) e outra com líderes indígenas. O governo tem pressa, pois a perspectiva de conclusão da obra agravou conflitos pela terra. A intenção do governo é que o plano para a BR-163 seja também um projeto piloto do Plano de Ação para a Prevenção e Controle do Desmatamento na Amazônia. Esse projeto prevê a criação de 10 áreas de proteção ambiental integral (intocável) ou de uso sustentável. A intenção do governo é usar as áreas protegidas como barreira ao desmatamento e à grilagem de terras. A região abriga também seis quilombos e 33 reservas indígenas. A mais importante é o Parque do Xingu, em Mato Grosso, onde vivem 3 mil índios de 14 etnias. A borda do parque tornou-se uma área de fronteira agrícola, com a expansão da cultura da soja no norte do Estado. **Grãos** - A produção agrícola cresce na região que será afetada pela estrada, e o plantio deve se intensificar com a obra. Segundo o representante do Ministério dos Transportes, José Maria da Cunha, o asfaltamento poderá reduzir em 35% o frete rodoviário da produção agrícola da região e cortar 5 mil

km do caminho para os principais portos da Europa e Estados Unidos. Hoje a maior parte da produção desce para portos do Sudeste, mas poderá ir para o norte, pelo Rio Amazonas. O pólo eletrônico de Manaus também será beneficiado com redução de R\$ 24 milhões no custo de estocagem de insumos e de defeitos dos produtos, causados pela vibração das viagens em estradas esburcadas. Cunha prevê ainda que a avicultura do Nordeste poderá ter milho mais barato, plantado no Centro-Oeste, em vez do grão trazido hoje da Argentina e dos EUA.

## **FONTE: Canal do Transporte**

### **BR-163 só terá recurso privado**

O governo federal definiu que o projeto de pavimentação da BR-163 no trecho entre os municípios de Nova Mutum (MT) e Santarém (PA), envolvendo 1,340 km, não contará com o recurso de Parcerias Público-Privadas (PPP). Com isso, o projeto será entregue inteiramente à iniciativa privada por meio de concessão. O Ministério dos Transportes reforça que a previsão é de que até o final de outubro o vencedor da licitação para o asfaltamento será anunciado. A previsão de investimentos no projeto é de R\$ 1,131 bilhão. O projeto e o cronograma de implantação foram apresentados oficialmente na tarde de ontem aos governos dos Estados de Mato Grosso e Amazonas. Nenhum representante do Pará compareceu à reunião no Ministério dos Transportes. Também participaram do encontro membros do consórcio de 11 empresas de produção e comercialização de soja que já manifestaram interesse em assumir a concessão, como Amaggi, Bunge, Coabra e Cargill. De acordo com o secretário de Estado de Desenvolvimento Rural (Seder), Otaviano Pivetta, o Estudo de Impacto Ambiental (EIA/RIMA) no trecho de 54 km entre Nova Mutum e Garantã do Norte, que emperrava o prosseguimento do cronograma, já foi entregue pelo governo estadual ao ministério. Caso o consórcio de empresas de soja vença a licitação, terá direito a explorar a rodovia por 25 anos. Para tanto, estudos do governo apontam que outros R\$ 1,131 bilhão deverá ser aplicado nesse período pelos empresários para a manutenção da estrada. O atual panorama da BR-163, construída na década de 1970, apresenta 61,3% do total de 1,760 mil de quilômetros em terra. Embora alguns trechos apresentem boas condições de trafegabilidade, a maioria do percurso até Santarém é marcado por buracos, acirrados declives e pontes de madeira deterioradas. Outros 2,2% estão em fase de obras. Os 36,5% restantes já estão pavimentados, mas apresentam problemas de sinalização, buracos e falta de acostamento. Para discutir o asfaltamento, o Grupo de Trabalho Interministerial BR-163 Sustentável, responsável pelo Plano de Desenvolvimento Regional Sustentável para a área de influência da BR-163, realiza hoje e amanhã consulta pública em Santarém. As consultas já ocorreram em Garantã, Sorriso, Apuí (AM) e nos municípios paraenses de Itaituba, Altamira, Novo Progresso e São Félix do Xingu. Audiência pública também já está marcada, em Brasília, para o dia 12 de maio.

## **FONTE: Diário do Pará**

### **Cuiabá-Santarém começa em junho**

Entidades da sociedade civil organizada, empresários e representantes dos governos federal e estadual se encontram hoje pela segunda vez em Santarém para a última audiência pública que discutirá o Plano de Desenvolvimento Sustentável da BR-163, a conhecida rodovia Santarém-Cuiabá. Será a última oportunidade dos setores interessados para expressar a opinião acerca do empreendimento através de consulta popular. O Grupo de Trabalho Interministerial (GTI) do governo federal, que envolve 21 ministérios, realizou reuniões semelhantes à de hoje também nas cidades paraenses de Altamira, Novo Progresso, Itaituba, São Félix do Xingu, e as do Mato Grosso, Apuí, Sorriso e Guarantã do Norte. Após o encontro, será elaborada a versão final do “BR-163 Sustentável” e espera-se que desta vez as obras iniciem, pondo fim à uma reivindicação de décadas. De acordo com José Maria da Cunha, da Secretaria de Gestão de Programas de Transportes do Ministério dos Transportes, as obras no trecho entre Rurópolis e Santarém vão começar em junho. Ele estimou o prazo em entrevista ao DIÁRIO no final do mês de março. Esse tempo seria para complementar o orçamento junto ao Ministério do Planejamento com um pedido de cerca de R\$ 15 milhões, que seriam somados aos R\$ 10 milhões já disponíveis para iniciar a obra. Dos 71 municípios cortados pela estrada, Santarém foi escolhido para sediar o último debate. Com o término das consultas públicas, o grupo de representantes dos Ministérios vai elaborar o documento final do Plano. Nele, serão divulgados os detalhes para pôr o “BR-163 sustentável” em prática. Um dos grandes desafios do plano de desenvolvimento é o arranjo entre União, Estados e municípios para que as ações sejam feitas nas três esferas. A inclusão de 21 ministérios em torno do problema é um indicador que no governo federal esse arranjo tem funcionado. Entretanto, as disputas ideológicas entre os grupos que ocupam as pastas também definem o tempo de espera para que as benfeitorias comecem a surgir na região de abrangência da BR.

### **Salto para desenvolvimento regional**

Caso o “BR-163 sustentável” seja posto em prática, vai atingir cerca de dois milhões de habitantes ao longo de 71 municípios nos Estados do Pará, Amazonas e Mato Grosso. Das cidades beneficiadas, 28 são do Pará, 37 do Mato Grosso, e seis do Amazonas, perfazendo uma área de 1.232 mil km<sup>2</sup>. É um empreendimento grandioso, cuja dimensão abrange 14,47% do território nacional. Só no Pará, os benefícios alcançarão 828.619 mil km<sup>2</sup>, contabilizando mais de 66% do território estadual. Em seguida, vem 280.550 km<sup>2</sup> do Mato Grosso, cerca 31% do Estado, e os 122.624 km<sup>2</sup> no Amazonas, numa área que abrange apenas 7,8% dessa unidade da federação. A obra vai melhorar de forma expressiva o escoamento da produção de soja do Mato Grosso. O Estado vizinho ao Pará poderá escoar os produtos agrícolas pelos portos de Miritituba, próximo à Itaituba, ou de Santarém. Estima-se que será um grande salto no desenvolvimento regional e nacional.

A pavimentação vai encurtar o caminho da exportação, que atualmente é feita pela via portos de Paranaguá e Santos. Os eletro-eletrônicos da Zona Franca de Manaus, carne, madeira e produtos agroflorestais destinados ao Centro-Sul do País também serão escoados pela via, quando ocorrer a pavimentação. DESAFIO - O plano está incluído nas metas do Plano Plurianual do período de 2003/2007. A inclusão é indicativo do interesse do governo em resolver a questão que se arrasta há mais de 30 anos e deverá ser cobrada e motivo de críticas pelos setores sociais interessados, caso o Plano fracasse. A intenção não é apenas asfaltar a rodovia, mas criar condições para que a população que reside às margens da estrada tenha acesso à educação, saúde e segurança. Além da regularização fundiária, uma das metas mais importantes e difíceis do “BR-136 sustentável”.