

<https://piaui.folha.uol.com.br/asfaltando-a-amazonia/>

Asfaltando a Amazônia

Bolsonaro inaugura trecho de rodovia federal e planeja mais mil quilômetros cortando áreas protegidas de floresta no Norte do Pará

Fernanda Wenzel
14fev2020_08h03



Intervenção de Paula Cardoso sobre foto de Fred Rahal Mauro

O agricultor Deuzimar Fernandes da Costa chega em casa suado, com o facão na mão. Na roça de mandioca nos fundos da moradia, o ar quente da Amazônia se mistura com a poeira vermelha da estrada de terra que passa no município de Oriximiná. Os automóveis trafegam com cuidado para desviar dos buracos. “A vida aqui é do pesado para casa, de casa para o pesado”, explicou. Mas uma promessa vinda do outro lado do Rio Amazonas faz Costa sonhar: a chegada da BR-163, asfaltada. “Com a BR ia vir energia elétrica, indústria, daí esse serviço pesado parava.” O motorista que sai da casa de Costa rumo ao Norte não consegue ir muito adiante. Logo se depara com um maciço de floresta, que se estende a perder de vista. Dali para dentro, a promessa da BR vira pesadelo. “A gente vai correr o risco de invadirem nosso território, nossa floresta”, afirmou Gervásio dos Santos Oliveira, coordenador da Associação da Comunidade de Remanescentes de Quilombos do Ariramba (Acorça), enquanto limpava o peixe fresco, recém-pescado no Rio Cuminá.

Do outro lado do Rio Amazonas, o presidente Jair Bolsonaro se prepara para inaugurar nesta sexta-feira (14) o asfaltamento de mais 51 km da BR-163. Pela primeira vez desde que foi inaugurada pelo general Ernesto Geisel, em 1976, o trecho que liga Cuiabá, no Mato Grosso, até o porto de Miritituba, no Pará, está totalmente pavimentado. “Em

respeito ao compromisso que assumimos com caminhoneiros, produtores e cidadãos que aguardam há 45 anos por este dia, comunicamos a conclusão da pavimentação da BR-163 até Miritituba/PA”, comemorou o presidente no Twitter nesta terça-feira. Segundo o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), faltam mais 57 km do trecho entre Miritituba e Santarém para que toda a BR-163 no Pará esteja pavimentada.

Outro projeto gestado pela ditadura que o governo Bolsonaro fala em concluir é a extensão da BR-163 sobre a Calha Norte do Pará – maior bloco de florestas protegidas do mundo, que se estende desde o Rio Amazonas até a fronteira com o Suriname. A ideia é construir uma ponte sobre o Rio Amazonas e, cortando a roça do agricultor Costa e a terra quilombola Ariramba, estender a rodovia por cerca de 1 mil km sobre a Calha Norte até o Suriname. O projeto Barão do Rio Branco, homenagem ao diplomata que negociou as fronteiras brasileiras no século XIX, inclui ainda a construção de uma hidrelétrica no Rio Trombetas. O plano foi anunciado em janeiro de 2019 pelo general Maynard Marques de Santa Rosa, então secretário especial de Assuntos Estratégicos, [em entrevista para a Voz do Brasil](#). “Vamos estender a BR-163 de Santarém até a fronteira com o Suriname. Além das demandas naturais do escoamento da soja do Centro-Oeste, existem outros benefícios que vão advir da implementação dessa rodovia, integrando uma área até então desértica”, disse o general.

Em abril do mesmo ano, linhas gerais do projeto foram apresentadas a políticos, empresários e ruralistas na sede da Federação da Agricultura do Pará, em Belém. Em julho, a Secretaria-Geral da Presidência da República, responsável pela proposta, informava que o desenvolvimento do projeto dependia da publicação de um decreto criando um Grupo de Trabalho Interministerial (GTI). Até hoje o decreto não foi publicado. Procurado novamente nesta semana, o órgão não respondeu às questões enviadas pela reportagem.

A Calha Norte é uma área de 28 milhões de hectares de floresta praticamente intocada, do tamanho do Reino Unido, que tem 80% do território protegido por Unidades de Conservação (UCs), terras indígenas e quilombolas. Integra o chamado Escudo das Guianas, e 40% das espécies de animais e plantas que vivem no escudo não existem em nenhum outro lugar do mundo. O traçado da extensão da BR-163 não está oficialmente definido. Mas, segundo informações do [site do Dnit](#), o traçado previsto para a extensão da rodovia cortaria quatro Unidades de Conservação, seis terras quilombolas e duas terras indígenas.



Gervásio Oliveira e sua família da Terra Quilombola Oriximiná, às margens do Rio Amazonas – Fotos de Fred Rahal Mauro



A pesquisadora do Imazon Jakeline Pereira alerta que os impactos a BR-163 na margem Norte do Rio Amazonas vão muito além das 15 mil pessoas que vivem nestas comunidades tradicionais. Na área se formam os rios voadores, corredores de água que evaporam na Amazônia e se transformam em chuvas no Sul do Brasil. Apenas uma das quatro Unidades de Conservação que podem vir a ser cortadas pela estrada – a Floresta Estadual do Trombetas – armazena, de acordo com seu plano de manejo, 2,3 bilhões de toneladas de carbono, mais CO² que o Brasil inteiro emitiu em 2018, segundo o Sistema de Estimativa de Emissões de Gases de Efeito Estufa (Seeg).

A chegada da BR-163 ao Pará, em 1976, está na origem de um processo de ocupação desordenada da região. No artigo *Terra de Ninguém*, publicado em 1977 no livro *Amazônia, o Anteatado da Destruição*, o jornalista Lúcio Flávio Pinto relatou surtos de malária, falsificações de títulos de terra e a derrubada da floresta para criação de gado. Décadas depois, nos três municípios cortados pela rodovia – Novo Progresso, Altamira

e Trairão – perdeu-se uma área de floresta equivalente a dez cidades do Rio de Janeiro entre 2000 e 2018, segundo dados do Prodes, programa de monitoramento do desmatamento do Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (Inpe). Nem mesmo as Unidades de Conservação criadas ao longo da rodovia ficaram imunes ao avanço da pecuária, da soja e do garimpo. Um exemplo é a maior floresta nacional do Brasil, a Flona do Jamanxim, que é a UC federal mais desmatada do país. A área derrubada equivale a 180 mil campos de futebol, também de acordo com o Prodes. Já a cidade de Novo Progresso ganharia as manchetes dos jornais de todo mundo em 2019. Ali foi planejado o “Dia do Fogo”, quando fazendeiros, madeireiros e empresários combinaram de incendiar a floresta.

Evolução do desmatamento ao longo da BR-163 no Pará, de 1984 a 2016:

Infografia de Marcio Isensee e Sá com base em dados do Prodes (Inpe)

Na Calha Norte, onde estudos do Imazon mostram que 90% da floresta está intocada, o desmatamento está restrito ao Sul, no entorno dos nove municípios localizados às margens do Rio Amazonas. Principal combustível do desmatamento, a pecuária cresceu 87% na região desde 2000, segundo o IBGE. Com o anúncio do projeto Barão do Rio Branco e a perspectiva de extensão da BR-163, a grilagem ganhou fôlego pela expectativa de valorização das terras ao longo da futura rodovia. Raimundo Torres da Silva, de 71 anos, tem uma fazenda no interior de Oriximiná, um dos municípios que seriam cortados pela estrada. Apesar do bigode e cabelos grisalhos, o corpo é rígido e a língua é ligeira. “Só com essa notícia de que vão abrir a estrada já tem muita gente aí marcando terra. [...] É a famosa invasão. Se fizer a estrada vai vindo gente, e não é pouca não”, explica Silva, enquanto observa o vaivém dos caminhões carregados de gado e madeira. Durante a estação chuvosa, é tanta lama que até o ônibus escolar tem dificuldade de passar. Por isso, quem mora nesta região torce para que a BR-163 passe por aqui e vê as preocupações com o meio ambiente como um entrave ao desenvolvimento.

A chegada da rodovia também alimenta a imaginação de políticos e empresários da região, que reclamam da estagnação econômica e da dependência da pecuária. Em Oriximiná, estão em andamento duas obras do governo federal: a construção de um novo terminal hidroviário e a iluminação do aeroporto. Para o prefeito Antônio Odinélio (PR), conhecido como Ludugero, são sinais de que o projeto Barão do Rio Branco sai mesmo do papel. O prefeito nos recebeu em seu gabinete numa segunda-feira, dia reservado para ouvir demandas dos moradores do interior do município. Dezenas de pessoas se espalhavam pelos corredores, abanando-se para enganar o calor. “Temos 23 etnias, se eu não estou enganado, e comunidades quilombolas são mais de vinte que vivem em torno do município. E o município é que arca com toda essa situação”, explica o prefeito, entre um atendimento e outro.

Oriximiná atrai inveja das cidades vizinhas. Ali está instalada a Mineração Rio do Norte, subsidiária da Vale e maior produtora de bauxita do país, que rende em média R\$ 2 milhões por mês aos cofres do município. Mas assim como o boi, que sai vivo para ser abatido em Manaus, a bauxita também não é beneficiada na cidade. “O município

precisa agregar valor à matéria-prima”, diz o prefeito. O município seria duplamente contemplado pelo projeto Barão do Rio Branco: ganharia a BR-163 e a hidrelétrica no Rio Trombetas, na comunidade de Cachoeira Porteira. Segundo o governo federal, a usina iria acabar com os apagões nas cidades de Manaus, Macapá e Boa Vista, além de garantir o abastecimento energético de toda a região da Calha Norte. Segundo [nota técnica](#) produzida por quatro entidades indígenas, para isso seria preciso inundar duas terras indígenas e um território quilombola, deslocando 2 700 pessoas. Pelo menos uma Reserva Biológica e duas Florestas Estaduais também seriam impactadas, de acordo com levantamento da Comissão Pró-Índio de São Paulo. “Dizem que a hidrelétrica de Cachoeira Porteira seria a melhor de todo país, porque o dano é bem pequeno na questão ambiental, e que fica numa margem que vai afetar pouquíssima gente”, comemora o prefeito.



Por onde deve passar a extensão da BR-163

No município vizinho, Óbidos, o porto às margens do Rio Amazonas vai ser ampliado pelo governo federal. A cidade também vive a expectativa do início das obras do chamado linhão, uma extensão da rede elétrica que vai atravessar o Rio Amazonas e levar à cidade a energia produzida na hidrelétrica de Tucuruí. Duas comunidades quilombolas serão cortadas pela linha de transmissão e se opõem ao projeto. O projeto Barão do Rio Branco seria a cereja do bolo, no entender do presidente do Sindicato dos Produtores Rurais da cidade, Giovanni Bentes Giordano: “Seria uma redenção para nós, pois atrairia investimentos.” Giordano acredita que o resultado geral é positivo, mesmo para as comunidades tradicionais. “Ninguém dá alternativa para os nossos irmãos indígenas fazerem alguma coisa. O meu pensamento, e também o que está na moda

agora, é de dar uma vida melhor para eles. [...] eles querem crescer, evoluir”, argumenta.

A Calha Norte também desperta o interesse das empresas de mineração. Segundo a Comissão Pró-Índio de São Paulo, apenas no município de Oriximiná existem 265 processos minerários dentro de terras indígenas tramitando junto à Agência Nacional de Mineração, e 84 dentro de terras quilombolas. Essas empresas largam na frente caso vá adiante o projeto que libera a mineração em terras indígenas, protocolado no último dia 5 de fevereiro pelo presidente Jair Bolsonaro. Outro atrativo do projeto Barão do Rio Branco para o setor de mineração é a proximidade da Reserva Nacional de Cobre e Associados (Renca), uma área do tamanho da Dinamarca e rica em cobre, ouro, titânio, tântalo e tungstênio. Em 2017, o presidente Michel Temer tentou abrir a área para exploração da iniciativa privada, medida que voltou a ser defendida em 2019 por Bolsonaro.

A extensão da BR-163 foi [citada](#) pelo ministro da Economia, Paulo Guedes, como uma forma de aumentar a competitividade do Brasil e reduzir o tempo de transporte da soja até a China. Quando anunciou o projeto em janeiro de 2019, o general Maynard Marques de Santa Rosa disse que levar a rodovia até o Suriname atenderia às “demandas naturais do escoamento da soja do Centro-Oeste”. Mas esta rota é desnecessária, afirma Edeon Vaz Ferreira, consultor da Associação Brasileira de Produtores de Soja e diretor-executivo do Movimento Pró-Logística do Mato Grosso. “Não traria benefício, porque aumentaria o trecho rodoviário. Se aumentar em qualquer quilômetro o trecho rodoviário vai estar encarecendo o escoamento da safra, e não barateando”, explica. Segundo Ferreira, os portos já existentes no Rio Amazonas dão conta do escoamento de grãos pelo Norte do Brasil e ainda operam com sobra. O terminal de Miritituba, no Pará, pode dobrar sua movimentação de carga sem precisar de ampliação. Já o porto de Santarém opera com folga de 25% em sua capacidade instalada: exporta 3,8 milhões de toneladas, mas tem capacidade para 5 milhões. O principal entrave para o aproveitamento total destes terminais eram as más condições da BR-163, problema resolvido com o asfaltamento.

Para o projeto Barão do Rio Branco, o governo federal adota o mesmo lema que motivou a abertura da BR-163 pela ditadura militar: “integrar para não entregar”. A preocupação com a soberania nacional ficou clara nos slides apresentados durante encontro realizado em abril do ano passado com representantes do governo, políticos, empresários e ruralistas na sede da Federação da Agricultura do Pará, em Belém. O material apontava a atuação de ONGs ambientalistas e até mesmo o Sínodo do Vaticano sobre a Amazônia como riscos à soberania brasileira na região.

O biólogo e cientista norte-americano Philip Fearnside é respeitado internacionalmente por suas pesquisas sobre desmatamento e colonização da Amazônia, queimadas, impactos de grande projetos de infraestrutura e manejo sustentável da floresta. Integrou a equipe do Painel Intergovernamental Sobre Mudanças Climáticas (IPCC) que venceu o Nobel da Paz em 2007 e hoje é pesquisador do Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia, órgão ligado ao Ministério da Ciência e sediado em Manaus. Os estudos de Fearnside mostram que a grilagem de terras é sempre o primeiro efeito de uma estrada – e começa antes mesmo da sua construção. O objetivo é garantir a posse das áreas antes que elas se valorizem. “Este é o primeiro motivo para desmatar, garantir a posse da terra”, explica Fearnside. Depois de aberta a estrada, chegam madeireiras, criadores de

gado e uma série de outras atividades legais e ilegais. “O impacto da abertura de uma estrada é permanente, para sempre e imprevisível. Uma rodovia gera outra. Tanto que abriram a BR-230 [*Transamazônica*], depois surgiu a BR-163, depois a BR-319 [*Manaus-Porto Velho*], e assim por diante. E todas as ações econômicas que vão ocorrer ao longo da rodovia também são imprevisíveis”, afirma um servidor federal que trabalhou por anos com fiscalização ambiental na região da BR-163 no Pará, mas prefere não se identificar.

Fearnside dá dois exemplos de obras com custo ambiental para a Amazônia. A Usina de Belo Monte, uma das maiores do mundo, foi construída ignorando os períodos de baixa vazão do rio que a abastece, o Xingu. Devido à falta de água, a estrutura tem que ficar completamente desligada por cinco meses, todos os anos. Apesar de ter 11.233 MW de potência, Belo Monte entrega uma média de 4.571 MW por ano, 40% do prometido. Já a hidrelétrica de Balbina foi tão cara e a capacidade de geração de energia é tão baixa, que cada quilowatt de capacidade instalada custou US\$ 3 mil. Para se ter uma ideia, os custos nas hidrelétricas brasileiras de Tucuruí e Itaipu foram de US\$ 675/quilowatt US\$ 1.206/quilowatt, respectivamente. Para Balbina ser construída, foi preciso inundar quase 3 mil km² e deslocar duas aldeias indígenas. “A falta de racionalidade econômica não impede que sejam feitos grandes projetos, quando há motivos políticos”, diz o Fearnside.

No outro extremo da Calha Norte, ponto de chegada da BR-163, o cacique Aguinaldo Waratana Kaxuyana caminha orgulhoso pela aldeia Santo Antônio. Mostra a fartura de comida e o capricho das moradias, sólidas e limpas. As mulheres trabalham na preparação do beiju e da sakura, comida e bebida feitas de mandioca, enquanto as crianças se banham no Rio Paru do Oeste. Uma tranquilidade que pode acabar com a chegada da estrada. “O branco não sabe tomar conta da floresta que nem os indígenas. Preferimos ficar longe, afastados, como estamos agora”, diz o cacique.

A aldeia Santo Antônio fica na terra indígena Tumucumaque, próxima à fronteira com o Suriname. Para chegar lá é preciso fretar um avião monomotor em Santarém e sacudir por duas horas sobre uma floresta fechada, até avistar com alívio as casas na beira do rio e a pista de pouso de chão batido. A aldeia foi criada há menos de vinte anos e abriga cerca de quinze famílias das etnias Kaxuyana e Tiriyó. Antes, elas viviam na Missão Tiriyós, 150 km ao Norte, para onde foram levadas à força nos anos 1960.

Nos anos 1990, quando a terra indígena do Tumucumaque foi homologada, as famílias voltaram a se espalhar pela Calha Norte e hoje não querem saber de novas intervenções do homem branco. Zenilton Kinumu Tiriyó Kaxuyana, de 29 anos, anda pela aldeia de bermuda e camiseta. O rapaz participou do curso de formação de jovens líderes promovido pelo Instituto de Pesquisa e Formação Indígena (Iepé), e quer dar continuidade à luta dos mais velhos na defesa de seu povo. Zenilton sabe, pelo relato dos avós, que o convívio com os karaiwas, como são chamados os homens brancos, não tem sido pacífico. “Meus avós viviam bem. Depois os karaiwas chegaram, trouxeram doença, e os antigos morreram. Isso ficou na memória. Ficam brincando com a gente. Eles deveriam nos deixar em paz.”



Menina da aldeia Santo Antônio e o cacique Aginaldo Kaxuyana: medo de perder a paz com a chegada de uma rodovia federal à região – Fotos de Fred Rahal Mauro



Esta reportagem foi produzida com o apoio do Rainforest Journalism Fund em parceria com o Pulitzer Center e ((o))eco.

[Fernanda Wenzel](#) (siga @nandawenzel no Twitter)

Repórter freelancer, cobre temas ambientais, especialmente Amazônia. Escreve para a piauí, ((o))eco, BBC Brasil e El País Brasil.