
[A estrada que ameaça destruir a floresta “protegida” de Harapan, em Sumatra do Sul, Indonésia](#)

A aprovação de uma estrada a ser construída dentro da primeira Concessão para Restauração de Ecossistemas na Indonésia evidência as contradições. Ao mesmo tempo em que mantém uma imagem internacional de preocupação com o desmatamento, o governo da Indonésia promove políticas que levam a mais desmatamento.

[Este artigo também está disponível em Bahasa Indonésia aqui.](#)

O governo indonésio aprovou um projeto proposto pela mineradora Miner PT Marga Bara Jaya para construir uma estrada de 88 km atravessando uma floresta de Concessão para Restauração de Ecossistemas (CRE) em Sumatra do Sul. A decisão sobre a aprovação veio à tona em junho de 2020 e dá à mineradora o controle de 424 hectares da floresta Harapan. A estrada serve para transportar carvão da mina da empresa para usinas de energia na província de Sumatra do Sul. (1)

Conforme explicado em um [artigo do Boletim do WRM de março de 2020](#), muitas das florestas pertencentes ao Estado na Indonésia foram categorizadas como “florestas de produção”, com Direitos de Concessão Florestal, principalmente para extração de madeira e plantações em escala industrial.

A categoria das Concessões para Restauração de Ecossistemas (CRE) foi lançada como uma ferramenta voltada para o mercado, com o objetivo declarado de reverter o desmatamento crescente dentro das “florestas de produção”, consideradas como de alto potencial para conservação. O regulamento de gestão das CREs estabelece que o titular da licença deve promover atividades de restauração para “restabelecer o equilíbrio biológico”. Assim que esse equilíbrio for alcançado, o corte de madeira pode ser permitido novamente.

A primeira empresa a receber uma CRE foi a Restorasi Ekosistem Indonesia (PT REKI) em 2007, para o Projeto Harapan Rainforest. Essa floresta também é o lar de uma comunidade indígena seminômade, os Batin Sembilan. A PT REKI é a titular da licença, enquanto a British Royal Society for the Protection of Birds (RSPB), a BirdLife International e sua afiliada Burung Indonesia criaram uma fundação sem fins lucrativos, que se tornou a principal acionista da PT REKI.

O projeto cobre uma área de quase 80 mil hectares de floresta de várzea nas províncias de Sumatra do Sul e Jambi, depois de ter sido uma concessão madeireira estatal explorada intensamente. Agora, está cercada por plantações de monoculturas de dendezeiros e repleta de conflitos de terra, extração irregular de madeira e desmatamento ilegal para plantações de dendezeiros. (2) No entanto, o projeto rodoviário representa a maior e mais destrutiva ameaça a ela.

Além do desmatamento, da fragmentação da floresta e da destruição geral causados pela construção da estrada e, posteriormente, pela passagem constante de pesados caminhões ??de carvão e trabalhadores, a obra inevitavelmente dará acesso a mais caçadores e madeireiros ilegais, além de invasores da área, e também irá intensificar o conflito entre seres humanos e vida

selvagem.

A aprovação da construção de uma estrada dentro da primeira Concessão para Restauração de Ecossistemas na Indonésia é um exemplo emblemático de suas contradições. Ao mesmo tempo em que mantém uma imagem internacional de preocupação com o combate ao desmatamento, o governo da Indonésia está ativamente engajado na promoção de planos e políticas que levam a mais desmatamento. Esse também foi o principal motivo pelo qual, em agosto de 2020, organizações do país e do exterior enviaram uma carta aberta ao Fundo Verde para o Clima, exigindo que rejeitasse o pedido do governo indonésio de recebimento de verbas de REDD+, por supostamente ter reduzido as emissões do desmatamento no passado. É inaceitável que o Fundo recompense governos que continuam promovendo fortemente o desmatamento em grande escala. (3)

Para compreender melhor o contexto e os conflitos, o WRM entrevistou um ativista comprometido com a justiça social e ambiental na Indonésia, que tem acompanhado de perto a situação nessa área de concessão e o projeto da estrada. Seu nome é preservado por razões de segurança.

WRM: ONGs conservacionistas afirmam que estão restaurando a floresta tropical de Harapan. Você viu isso acontecendo? Se não, quais são os principais problemas?

Ativista:

Como resultado da exploração florestal, é gravíssima a condição da Floresta Harapan, pois antigos Direitos de Concessão Florestal se transformaram no Projeto de Concessão para Restauração do Ecossistema de Hutan – floresta - Harapan.

Durante a fase de implementação desse projeto, nem todas as Comunidades Indígenas Batin Sembilan que residem na área foram convidadas a participar. Uma das que ficaram de fora é a do Povo Pangkalan Ranjau.

Na minha opinião, a restauração de áreas já exploradas por meio de Concessões para Restauração de Ecossistemas, como o Projeto Hutan Harapan, deveria ser feita garantindo forte envolvimento e orientação das Comunidades Indígenas em todas as fases: implementação, restauração, preservação, gestão, etc., porque são elas que conhecem melhor a área e vêm protegendo a floresta há gerações.

WRM: Por que você tem se oposto à construção da estrada?

Ativista:

Sou contra todas as formas de exploração de áreas naturais, incluindo aquela gerada por projetos de mineração de carvão e o estabelecimento de sua infraestrutura de apoio.

A estrada para o transporte de carvão é apenas a expressão de uma exploração maior, a saber, a própria mina de carvão. Portanto, eu rejeito veementemente sua presença.

Na minha opinião, a área está em condições muito críticas, afetada por todas as grandes madeiras devido a licenças extrativas anteriores.

WRM: Não faz sentido construir uma estrada em uma área que deveria ser restaurada e conservada. Quem se beneficia dessa proposta e a apoia?

Ativista:

A única beneficiária da construção dessa estrada é a própria mineradora de carvão.

WRM: Como a floresta de Harapan poderia ser mais bem restaurada e conservada, considerando os interesses das indústrias de mineração, dendê e madeira?

Ativista:

A Restauração da Floresta Tropical de Hutan Harapan deve garantir o envolvimento e a orientação dos Povos Indígenas da área em todos os aspectos e etapas. São eles que conseguem impedir a exploração da floresta e proteger o meio ambiente. Assim, é necessário um trabalho conjunto.

WRM: Agora que o projeto rodoviário foi aprovado, quais são seus planos e que tipo de ações de solidariedade nacional e internacional você acha que são necessárias?

Ativista:

Apoiamos os povos indígenas na preservação e na proteção de suas áreas consuetudinárias, continuamos nos opondo e protestando contra a construção dessa estrada diante do governo e dos envolvidos, tanto em nível nacional como internacional, e estamos fazendo esforços judiciais e não judiciais para rejeitar a expansão da mineração de carvão no país.

A denúncia internacional dessa estrada e de outros projetos destrutivos na Indonésia é fundamental para gerar pressão sobre o governo e as empresas que planejam destruir grandes áreas florestais que são essenciais para as comunidades que dependem da floresta.

(1) Mongabay, [Indonesia approves coal road project through forest that hosts tigers, elephants](#), julho de 2020

(2) REDD-Monitor, [Questions for the Harapan Rainforest Project: Land conflicts, deforestation, funding, and the proposed construction of a coal transportation road](#), 2019

(3) [The Green Climate Fund \(GCF\) must say No to more REDD+ funding requests](#), agosto de 2020