

Dossier – Urwald

Fortsetzung von Seite 25

Es bleibt einem also nur die Wahl, es bei einem einheimischen Autoverleih zu versuchen. Zu den Anbietern von Mietwagen in Brasilien gehören unter anderem „Localiza“ mit einem recht verzweigten Verleihnetz, das aber nicht überall Geländewagen im Programm hat, „Interlocadora“, „Unidas“ oder „Nobre“. Mietautos dürfen nicht über die Grenze gebracht werden.

Warum viele Abenteurer die Transamazonica als große Herausforderung sehen, ist leicht erklärt: Zum einen zählt sie tatsächlich zum Härtesten, was man im Offroad-Bereich bewältigen kann, zum anderen verbindet sie viele mit dieser Straße einen Mythos: den Mythos der Bezwingung eines undurchdringlichen Dschungels, der Etablierung einer Zivilisationsverbindung



11.000 Arbeiter pflügten in den 70er Jahren eine Schneise durch den brasilianischen Urwald: die Transamazonica. Die Kosten betragen zwölf Milliarden Euro, der Nutzen ist umstritten. F.: Nasa/economy

zwischen der relativ wohlhabenden Ostküste Brasiliens mit dem rückständigen, von indigenen Völkern, Pistoleros und Holzfällern bewohnten Inneren

des Amazonasstaates. Die Vision, die die Politik Brasiliens seit den 70er Jahren der Militärdiktatur antreibt, entspringt dem politischen Willen der Generäle,

die Zugang zu den rohstoffreichen Regionen des Landesinneren und neuem Ackerland zur Rodung suchten, aber auch der Urbanisierung mit all ihren negativen Begleiterscheinungen entgegenwirken wollten. Schon in den 60er Jahren wurde diese Idee mit der Retortenhauptstadt Brasilia, der künstlichen, tausend Kilometer von Rio de Janeiro und São Paulo entfernt im Landesinneren gelegenen Metropole, umgesetzt.

Baubeginn 1973

Die Arbeiten an der Transamazonica begannen im Jahr 1973. Geplant war eine durchgängige Straßenverbindung vom Atlantik zum Pazifik, quer durch den südamerikanischen Kontinent und den brasilianischen Urwald. Der Anfangspunkt der Transamazonica (BR 230) liegt in João Pessoa beziehungsweise ein Stück weiter westlich in Juazeiro do Norte. Von dort zieht sie sich durch die Bundesstaaten Maranhão und Pará bis nach Altamira mitten in der Amazonasebene. Dort weist ein Monument auf den Beginn des Baus hin, heute gleichsam auch als Mahnmahl für ein wahnwitziges, nie fertigzustellendes Projekt. Die Verbindung geht weiter an einer Stichstraße nach Santarém vorbei und zieht sich dann in unendlichen Geraden am Rio Tapajós entlang durch indigene Gebiete bis in die Provinzstadt Humaitá mitten im tiefsten Dschungel. Bis dahin hat man schon etwa 5000 Kilometer vom Ausgangspunkt weg zurückgelegt. Ab dann wird es wirklich schwierig. Von Humaitá zweigt nach Norden die Straße B 319 in nördlicher Richtung nach Manaus ab, eine Strecke, die „dem Teufel zu schlecht ist“, wie Abenteurer Rudi sich ausdrückt. Derzeit ist sie nach Auskunft der brasilianischen Verkehrsbehörde nicht befahrbar: überwuchert vom Dschungel, mit zerstörten Brücken und aggressiv gesinnten Indigenos, die das Vordringen in ihren Lebensraum von Fremden und ihren Autos gar nicht schätzen.

Die Strecke selbst führt von Humaitá weiter westlich nach

Porto Velho, der legendären Goldgräber-Wildweststadt, wo die Pistoleros mit ihren Schießgewehren offen herumlaufen. Fährt man weiter, knapp an der bolivianischen Grenze, erreicht man die nicht minder aufregende Provinzstadt Rio Branco, einen Außenposten sogar im Amazonasurwald und Stadt des Kautschuk-Arbeiterführers Chico Mendes. Damit ist noch nicht Schluss: 724 Kilometer weiter erreicht man über eine Weiterführung der Transamazonica die peruanische Grenze und schließt dann mit viel Glück über die Stadt Pucallpa an die Andenverbindung B 16 nach Lima an.

Ursprünglich war es ja anders geplant: Von Humaitá sollte die Transamazonica weiter nach Westen bis Leticia in Kolumbien führen, doch bis heute kann davon keine Rede sein. Diese Route endet nach ein paar Hundert Kilometern in der kleinen Indigenen-Stadt Lábrea und lässt nur mehr den Blick auf undurchdringliches Grün frei. Ob jemals weitergebaut wird, steht in den Sternen. 1200 Kilometer fehlen noch.

Der Bau der Transamazonica war auch ein Kampf gegen die Indigenen-Stämme entlang der Strecke, die oft brutal „aus dem Weg geräumt“ wurden oder an den mitgebrachten Krankheiten der Arbeiter starben. Die Arbeiterheere selbst, bis zu 11.000 Mann stark und unterstützt von Armee-Einheiten, starben selbst reihenweise im Urwald an Malaria, durch Überfälle der Indigenen und durch wilde Tiere.

Überwuchert

Die gesamte Bauzeit der Straße betrug drei Jahre. Anfangs schafften es die Arbeiter mit Bulldozern, Armeegerät und Brandrodungen, eine bis zu zehn Meter breite Furt in den Urwald zu schlagen, der aber schneller nachwuchs, als man mit dem Bau vorankam. Insgesamt kostete die Transamazonica den brasilianischen Staat umgerechnet zwölf Mrd. Euro. Im Vergleich zum Nutzen, den sie bietet, stehen weder Kosten noch Aufwand in einem vernünftigen Verhältnis dazu. Die Straße ist heute vor allem für Lkw und Busse viel zu problematisch und wartungsanfällig, sodass sie keine zuverlässige Verbindung darstellt. Personen- und Warentransporte im Amazonasurwald werden nach wie vor bevorzugt mit Schiffen oder Flugzeugen durchgeführt.

Durch das Anschwellen der Flüsse zur Regenzeit, die ihre Breite und Tiefe dann verzehnfachen können, werden jedes Jahr erhebliche Teile der Straße wieder ruiniert. Außerdem ist es den Nachbarstaaten Bolivien und Peru gar nicht so recht, derart an Brasilien angebunden zu werden. Man befürchtet eine Zunahme des Schmuggels und brasilianische Bevormundung.

Antonio Malony

economy

Unabhängige Zeitung für Forschung, Technologie & Wirtschaft



Wissenschaft.