

**The text that follows is a REPRINT.
O texto que segue é um REPRINT.**

Please cite as:

Favor citar como:

Fearnside, P.M. 2006. O corte profundo na floresta: Reconstrução de estrada na Amazônia conectará trechos de floresta intocada a áreas de desmatamento. *Scientific American Brasil* No. 5(54): 10-11.

ISBN: 978-85-99535-80-6 (v.3)

Copyright: Editora Duetto

AMAZÔNIA

O corte profundo na floresta

RECONSTRUÇÃO DE ESTRADA NA AMAZÔNIA CONECTARÁ TRECHOS DE FLORESTA INTOCADA A ÁREAS DE DESMATAMENTO



ARTE MODERNA: Vista aérea da BR-319 cortando um trecho de floresta virgem, obtida pela rede Geoma. O risco de desmatamento nas margens da estrada reconstruída é alto

A reconstrução de uma rodovia asfaltada ameaça cortar uma região amazônica quase totalmente inexplorada, colocando em risco sua rica biodiversidade. Trata-se da BR-319, que liga Manaus a Porto Velho. A estrada na verdade existe desde 1973, mas ficou intransitável em 1988. Não é a primeira vez que o governo federal propõe sua pavimentação. Em 2001, os primeiros 58 km depois do entroncamento com a rodovia Transamazônica foram repavimentados, assim como os 100 km no extremo norte da rodovia. Um trecho de 340 km no meio da rota permanece intransitável.

De acordo com normas federais, a reconstrução da estrada exigiria um Estudo de Impacto Ambiental (EIA) ou um Relatório de Impacto ao Meio Ambiente (Rima) aprovados antes do início das obras, o que não ocorreu até agora. Em vez disso, o governo do Amazonas contratou a Universidade Federal do Amazonas (Ufam) para elaborar um Relatório de Acompanhamento Ambiental, a ser feito simultaneamente à execução da obra.

Em julho de 2005, o então ministro dos Transportes, Alfredo Nascimento, e o governador do Amazonas, Eduardo Braga, deram início aos trabalhos de reconstrução, mas uma liminar judicial paralisou as obras devido à falta do EIA/Rima. A ministra do Meio Ambiente Marina Silva anunciou que o projeto teria de passar pelo processo de licenciamento ambiental, mas em setembro do mesmo ano o Tribunal Regional Federal retirou o embargo judicial e Nascimento ordenou a retomada imediata das obras, que no momento estão a pleno vapor.

A rodovia é anunciada como um meio mais econômico de exportar produtos da Zona Franca de Manaus para São Paulo e outros grandes mercados no centro-sul, e como uma rota mais barata para os habitantes da cidade viajarem até essas áreas, para visitar a família, por exemplo. No entanto, estima-se que o transporte de mercadorias continuaria a ser melhor atendido se fosse feito por navio, via cabotagem, até o porto de Santos. Como a estrada facilitará viagens em ambas as direções, o fluxo migratório para Manaus certamente aumentará, pressionando seus serviços sociais já precários e piorando problemas urbanos como desemprego e criminalidade.

A BR-319 facilitaria também a migração do chamado “Arco de Desmatamento”, no sul da região amazônica, para novas e mais distantes fronteiras ao norte. Hoje, a falta de uma estrada transitável representa uma importante barreira à migração para a Amazônia central e o extremo norte.

Representantes dos setores da construção industrial e civil em Manaus

argumentam que, como a rodovia existiu durante muito tempo, sua reconstrução não teria praticamente nenhum efeito ambiental porque o que tinha de ser destruído já o foi. Esse argumento presume que o impacto ambiental se restringe ao leito da rodovia. Porém, o impacto principal será o desmatamento nos arredores da estrada, ainda intocados. Experiências anteriores de construção e melhoria de estradas na Amazônia, tais como a da BR-364, resultaram em um padrão de desmatamento que se espalha para além das vias de acesso quando estabelecidas, e que se aceleram quando estas são melhoradas. Da mesma forma, o efeito da BR-319 não se limita à área diretamente acessada pela rodovia. Ele se fará sentir através de estradas laterais planejadas que conectarão a BR-319 a sedes municipais nos rios Madeira e Purus.

Algumas indicações do aumento potencial do desmatamento ao longo da BR-319 são evidentes. Houve várias aquisições de terra em antecipação à pavimentação, com implantação de agricultura intensiva de capital (arroz, seguido por soja). Outro processo que indica um aumento potencial no desmatamento é a chegada de migrantes sem-terra. Isto inclui, por exemplo, o estabelecimento de um acampamento de sem-terra no Igarapé Realidade, 100 km ao norte de Humaitá.

Além dos migrantes no Igarapé Realidade, iniciou-se um fluxo de pessoas procurando terras para estabelecer posses de forma independente. Espera-se que estes posseiros individuais viajem de áreas já ocupadas em Rondônia para todos os pontos ao longo da estrada quando o acesso for melhorado. A reivindicação de grandes áreas por grileiros (grandes pretendentes ilegais) tem levado a uma escalada da violência, na qual pistoleiros são contratados para eliminar quaisquer concorrentes.

A criação de reservas e a sua implantação ao longo da rota da rodovia é uma medida importante que evitaria o desmatamento. Ela precisa ser implementada antes que a estrada seja aberta e que os efeitos de expectativas de uma futura pavimentação corromam as possibilidades de criar tais áreas. No caso de reservas extrativistas, estas oferecem

também a possibilidade de manter a economia atual, baseada na colheita de castanha-do-pará e produtos não madeireiros (no momento, a única ao longo da BR-319 é a de Carapanã Grande). Uma Área de Limitação Administrativa Provisória ao longo da rota foi decretada por sete meses em 2006, para facilitar a criação de novas reservas de proteção ambiental. O local é importante por ser um interflúvio com diversidade biológica particularmente alta.

O papel central da infraestrutura como força motriz de desmatamento torna a compreensão do processo de tomada de decisões sobre projetos um assunto ambiental de grande interesse. É preciso avaliar os benefícios e os impactos de cada opção antes de a decisão ser tomada. Isso seria importante no processo de decisão sobre a reconstrução e pavimentação da BR-319, que conectará a Amazônia Central a áreas de desmatamento.

(Philip M. Fearnside e Paulo Maurício Lima de Alencastro Graça trabalham na Coordenação de Pesquisas em Ecologia-CPEC do Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia-INPA, em Manaus)

CUSTOS DE TRANSPORTE

O porto de Manaus é o mais ineficiente do Brasil. Em média, são necessárias 36 horas para descarregar e carregar um navio, duas vezes mais do que em Santos. O BNDES estima que se as tarifas cobradas e a qualidade do serviço no porto de Manaus se iguallassem aos padrões internacionais, o custo de transporte por navio até São Paulo se reduziria em 50%. Segundo o BNDES, o “transporte de carga geral por cabotagem é praticamente inexistente”. Resolvidos esses problemas, a cabotagem se tornaria bem mais econômica que o transporte por rodovia. Mesmo com os problemas atuais, em 2005 o custo médio por contêiner transportado de Manaus para São Paulo pela Belém-Brasília [a rota mais utilizada] era 3,4 vezes maior do que por cabotagem.



ANTES E DEPOIS: Um trecho de 340 km da estrada permanece intransitável (esquerda), mas as obras continuam a pleno vapor (abaixo)

