

JORNAL da CIÊNCIA

e-mail

Sábado, 05 de julho de 2008

1. Rodovia, ferrovia ou navios: qual a melhor ligação entre Manaus e SP?, artigo de Philip M. Fearnside

Philip M. Fearnside é pesquisador do Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia (Inpa). Artigo escrito especialmente para o "Jornal da Ciência" impresso:

O destino de uma parte significativa do que resta da floresta amazônica brasileira depende da decisão sobre como transportar os produtos das fábricas de Manaus para os mercados de SP. Se a decisão for reconstruir a abandonada Rodovia BR-319 entre Manaus e Porto Velho, aproximadamente metade da Amazônia será aberta repentinamente à migração e ao desmatamento.

Hoje, mais de 80% da atividade de desmatamento na Amazônia são limitados ao arco de desmatamento ao longo da periferia sul e leste da floresta. Conectar Manaus com o arco de desmatamento em Rondônia abriria as comportas para a Amazônia central e para Roraima, e uma série de estradas laterais planejadas abriria o último grande bloco de floresta intacta na metade ocidental do Estado do Amazonas.

O caso da BR-319 não é igual a outros casos na história recente do desenvolvimento amazônico, onde freqüentemente termina com a afirmação de que a rodovia, barragem ou outro projeto é "necessário para o desenvolvimento do Brasil", e, portanto, será construída independentemente da magnitude dos impactos ambientais.

No caso da BR-319, a justificativa econômica da rodovia é tão artificial que um resultado diferente é plenamente possível, e alternativas estão sendo ativamente debatidas.

Falta de planejamento

Os dirigentes militares brasileiros no início dos anos 1970 iniciaram uma vasta rede de rodovias na Amazônia, simplesmente desenhando linhas no mapa e ordenando a construção das rodovias. No caso da BR-319, o próprio exército a construiu nos anos 1972 e 1973. Nenhum estudo dos custos e benefícios econômicos foi realizado antes desta decisão, muito menos estudos sobre os impactos ambientais.

O trânsito entre Manaus e Porto Velho nunca foi suficiente para justificar os gastos consideráveis de manutenção da rodovia, muito menos a construção inicial da obra. Dessa forma, ela foi deteriorando-se até que ficou intransitável, e, desde 1988, não há nenhum serviço de ônibus entre Manaus e Porto Velho.

Entretanto, nesses 20 anos, aumentou tremendamente o número de pessoas procurando terras no arco de desmatamento, e reconstruir a rodovia hoje teria impactos imediatos nas áreas relativamente calmas e imperturbadas da Amazônia central e do norte.

Desde os anos 1970, nós tivemos muitos avanços: um governo democrático, um Ministério do Meio Ambiente, e a exigência de um estudo e relatório de impacto ambiental (EIA/Rima) para grandes projetos de infra-estrutura.

Mas será que o processo de tomada de decisão para grandes projetos realmente é tão diferente do que na época da ditadura? A Rodovia BR-319 oferece um exemplo de quão pouco isso mudou.

Quando o presidente Lula anunciou o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) em janeiro de 2007, a BR-319 foi incluída entre as prioridades. Não só não havia sido feito um EIA/Rima, como também não havia (e ainda não há) nenhum estudo de

viabilidade. Em outras palavras, não só faltava qualquer comparação entre os impactos ambientais e os benefícios da infra-estrutura, mas também a aritmética puramente financeira não tinha sido feita.

Um estudo de viabilidade calcularia os custos monetários de construir e manter a rodovia e calcularia os custos operacionais de transporte e os volumes de frete esperados e compararia estes com uma gama de outras opções.

Entre elas a construção de uma ferrovia, um novo porto para cabotagem em navios de Manaus para Santos, e a opção "sem projeto" de continuar o atual sistema de transporte multimodal por balsas e caminhões. Nada disto foi feito.

Mais tarde, em 6 de setembro de 2007, o Ministério do Meio Ambiente ganhou no Tribunal de Contas da União causa exigindo um EIA/RIMA, que foi elaborado em tempo recorde nos seis meses subsequentes e atualmente espera aprovação.

A justificativa econômica para a rodovia é em grande parte fictícia, porque os custos reais são maiores e os benefícios menores do que é retratado no discurso sobre a proposta da obra. O custo de manter milhares de caminhões é grande, inclusive gastos com pneus, combustível, consertos, motoristas, e também o risco não insignificante de roubo de carga.

A própria rodovia que atravessa uma área de alta pluviosidade seria muito cara de manter. O custo de um aparato para fazer cumprir as restrições ambientais que seja capaz de conter a expansão do desmatamento também seria muito grande se essa, de fato, é uma meta a ser alcançada.

A rodovia não é necessária para transportar os produtos até SP, porque seria muito mais barato (bem como teria um impacto ambiental muitíssimo menor) transportar estes bens por meio de navios em contêineres de Manaus para o porto de Santos.

Isto não acontece hoje porque a capacidade dos dois portos de Manaus está quase toda comprometida em transporte para outros países, deixando o frete para SP a cargo de carretas carregadas em balsas para Belém ou Porto Velho e, de lá, por estrada.

O custo de transporte pelo sistema atual é 3,4 vezes mais caro do que seria transportando a mesma carga em contêineres por cabotagem via Santos, mesmo com os portos caros e ineficientes de que Manaus dispõe hoje.

Um novo porto está sendo planejado e, se for construído, a cortina de fumaça do argumento econômico para a BR-319 evaporará. Mas, se o cronograma do Ministério dos Transportes for seguido, até lá a rodovia já será um fato consumado.

Discurso político

Na ausência de argumentos econômicos, o discurso político sobre a BR-319 vem mudando para dar ênfase a outros supostos benefícios. Um desses argumentos é que Manaus precisa acabar com o seu "isolamento" do resto do país.

A imagem invocada é de excursionistas de Manaus que dirigem para RJ para passar férias na praia e de estudantes universitários que viajam de ônibus para um congresso em SP. Dado as distâncias continentais envolvidas, estes cenários são, em grande parte, um produto da imaginação.

Outro foco do discurso político é o benefício à população ao longo da rodovia. Que as pessoas que vivem ao longo da estrada abandonada gostariam de ter a rodovia é inegável, embora, na realidade, muitos iriam acabar vendendo ou sendo expulsos das suas posses de terra caso a rodovia seja construída de fato.

Mas, se for para alocar dinheiro público com a finalidade de melhorar as vidas das pessoas no interior do Estado, seria melhor que o dinheiro fosse usado para levar saúde e educação aos povoados espalhados ao longo dos rios no interior amazônico,

assim beneficiando muito mais pessoas.

Outra manobra tem sido reivindicar que a estrada é necessária para garantir a soberania do Brasil na Amazônia, mas, construir uma estrada caríssima longe de qualquer área de fronteira é um investimento improvável na defesa da soberania.

A alternativa da ferrovia - O governo do Amazonas realizou um estudo de pré-viabilidade de uma ferrovia de Manaus para Humaitá como uma alternativa à BR-319.

O raciocínio é que uma ferrovia preveniria migrantes, grileiros e fazendeiros de entrar nas áreas ao longo da ferrovia e espalhar o desmatamento. O BNDES expressou interesse em financiar o projeto, analisando que o maior custo na construção de uma ferrovia seria compensado pelo valor da emissão de carbono evitada e pela taxa mais baixa de desmatamento. O fato fundamental nos argumentos para uma ferrovia é que a ferrovia deve ser em vez de (e não além de) uma rodovia.

Uma ferrovia realmente provocaria menos desmatamento ao longo da rota e, assim, seria mais desejável do que uma rodovia. Porém, é importante lembrar que o desmatamento que se esparrama a partir da rodovia é apenas uma parte do impacto.

A migração ao longo da rodovia, levando população de um ponto e a liberando no outro, tem um impacto pelo menos igual, e isto não seria evitado pela alternativa da ferrovia.

Um exemplo é o caso da Estrada de Ferro de Carajás, aberta em 1985 de São Luís (Maranhão) para a área de Marabá (Pará). São transportadas aproximadamente 100 famílias por semana para Marabá e esse processo continuado durante décadas foi fundamental para o desmatamento praticamente completo do Pará central.

A alternativa de um novo porto para Manaus

A expansão e modernização de instalações de porto para Manaus têm sido apontadas por várias agências como a melhor solução para o transporte de Manaus até SP, inclusive pelo BNDES e Confederação Nacional de Transporte.

Seria muito mais barato do que as outras opções e, acima de tudo, evitaria os tremendos impactos ambientais inerentes à abertura de uma área vasta aos processos destrutivos do arco de desmatamento. Mas, infelizmente, esta opção não soa atraente ao discurso político.

Mais informações sobre esta controvérsia em: <http://philip.inpa.gov.br>

Nota da Redação: Este artigo foi publicado inicialmente na edição 624 do Jornal da Ciência impresso, que conta com artigos e matérias exclusivas. Informações sobre assinatura pelo e-mail: jciencia@alternex.com.br ou no fone (21) 2295-5284.