

<http://amazoniareal.com.br/br-319-e-destruicao-da-floresta-amazonica/>



BR-319 e a destruição da floresta amazônica



Philip Martin Fearnside | 19/10/2018 às 17:54

É uma notícia triste que está sendo proposto um desvio para concretizar a polêmica reabertura da rodovia BR-319 (Manaus-Porto Velho) sem o devido Estudo de Impacto Ambiental-EIA (e.g., [1, 2]). Ainda mais, este subterfúgio está proposto através de uma Medida Provisória (MP), que é um vestígio da ditadura militar que permite o governo tomar ações, mesmo altamente impactantes como esta, sem a aprovação do Congresso Nacional. Uma MP vale por 120 dias, mas

pode ser reeditada outras vezes. Neste espaço de tempo uma obra como a BR-319 pode se tornar um fato consumado.

A rodovia BR-319 foi construída em 1973 pela ditadura militar, mas faltou trânsito suficiente para justificar a sua manutenção, e foi abandonado pelo Ministério dos Transportes em 1988. A manutenção mínima das pontes continuou após esse ano pelo Ministério das Comunicações para ter acesso às torres de micro-ondas, e depois a uma linha de fibra ótica, ao longo da rodovia. Mais recentemente, a pressão de políticos em Manaus levou à proposta de reconstrução da rodovia, ou seja, a construção de uma nova rodovia na mesma rota do anterior. No entanto, o EIA tinha falhas gravíssimas [3] e nunca foi aprovada. O parecer técnico de IBAMA concluiu:

“...o EIA não reúne as mínimas condições e informações que permitam avaliar a viabilidade ambiental do empreendimento... mesmo deixando de lado a qualidade técnica do EIA/RIMA, a emissão da LP não pode ser efetivada”. ([4], p. 175-176)

Em 2015 um desvio político foi encontrado para permitir a reabertura da estrada na prática, embora sem permitir a pavimentação. Foi permitido que o órgão ambiental estadual do Amazonas (IPAAM) licencie uma “manutenção” do trecho central, conhecido como o “meião”, sem o EIA federal. Este programa de manutenção levou ao restabelecimento de serviço regular de ônibus a partir de 2017. Agora os representantes do Amazonas estão querendo que a pavimentação completa seja feita sem EIA

A BR-319 tem potencial para causar um enorme impacto ambiental e social. Nosso grupo de pesquisa no INPA já publicou mais de uma dúzia de trabalhos sobre estes impactos, [disponíveis aqui](#). Quase toda a discussão da obra, inclusive no EIA não aprovado, tem se limitado à faixa de terra ao longo da rodovia em si, mas o impacto vai muito mais longe, abrangendo praticamente metade do que sobra da floresta amazônica. Ao conectar Manaus ao “arco de desmatamento” em Rondônia, atores como grileiros e sem-terra podem ser esperados a

migrar para a Amazônia central, e de continuar pela rede de estradas já existentes para outras partes do Amazonas e para Roraima [5]. Há planos para várias estradas laterais ligadas à BR-319 que levariam os desmatadores para além das áreas protegidas que foram criadas ao longo da rodovia [6]. Uma dessas estradas planejadas, a AM-366, abriria o grande bloco de floresta intacta ao oeste do rio Purus, ligando a BR-319 a Coari, Tefé e Juruá. Sendo estradas estaduais, elas seriam construídas sem licenciamento federal.



Ataque na sede do Ibama em Humaitá, em 2017 (Fotos reprodução Facebook)

O incidente em Humaitá em outubro de 2017 mostrou claramente que o órgão ambiental estadual não tem nenhuma independência para proteger o ambiente quando isto contraria os desejos do governador. No caso do Humaitá, garimpeiros com dragas no rio Madeira queimaram os escritórios dos órgãos ambientais em Humaitá e, ao invés de ser punidos pelo crime, o governador levou o chefe de IPAAM para Humaitá e premiou os garimpeiros com a licença que eles queriam [7, 8]. As implicações deste precedente são graves, incluindo a provável aprovação “a toque de caixa” das estradas estaduais que abririam o oeste do Estado do Amazonas aos desmatadores vindo da BR-319.

A BR-319 é um caso extremo não apenas porque tem alto impacto socioambiental, mas também por faltar um raciocínio econômico. Diferente de outras obras, nunca foi feito um Estudo de Viabilidade para a rodovia. É comum ter projetos de infraestrutura na Amazônia com altos impactos, mas, no final, a decisão é quase sempre que a obra em questão é importante para a economia do País e, portanto, seria feito de qualquer forma.

O caso da BR-319 é diferente, pois é mais barato transportar os produtos entre Manaus e a região Sudeste por água do que pela estrada. Uma tese de doutorado na Universidade de São Paulo mostra isto claramente: transporte pelo sistema predominante atual de balsas carregando carretas até Belém, seguido de transporte rodoviário até São Paulo via a rodovia Belém-Brasília, é 19% mais barato que pela BR-319, mesmo sem considerar o custo de construir e manter a rodovia, enquanto se fosse por cabotagem em navios oceânicos transportando containers seria 37% mais barato que o sistema atual [9].

Mesmo assim, essencialmente todos os políticos em Manaus querem a BR-319 (e.g., [10]). Isto, é claro, presume que o custo da rodovia seria arcado por contribuintes no País inteiro. É evidente que nenhum deles ia querer a estrada se fosse pago pela população de Manaus. Ironicamente, além do impacto sobre desmatamento, os problemas urbanos de Manaus também devem ser agravados com a abertura para migração fácil do resto do País [11].

É a abertura de vastas áreas para os processos de desmatamento que, ao contrário do discurso político, em grande parte seguem fora do controle do governo uma vez iniciados [12, 13]. Isto se soma a processos de degradação florestal por meio de exploração madeireira e incêndios florestais que vão bem além do processo de desmatamento por corte raso. Estes processos juntos aumentam em muito o perigo de passar de “pontos de desequilíbrio” (“*tipping points*”) [14], levando a impactos climáticos, biológicos e sociais ainda piores que as consequências diretas da rodovia.



Caravana de senadores de Rondônia e Amazonas a favor da BR 319, em 2016 (Foto: Hudson Braga/Divulgação)

Notas

[1] Anônimo. 2018. MINUTA. Altera a Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998 e dispõe sobre a regularização da faixa de domínio das rodovias federais implantadas inseridas no Sistema Nacional de Viação – SNV.

[2] Observatório do Clima. 2018. Projeto permite asfaltar estrada na Amazônia sem licença. *Observatório do Clima*, 18 de outubro de 2018.

[3] Fearnside, P.M. & P.M.L.A. Graça. 2009. BR-319: A rodovia Manaus-Porto Velho e o impacto potencial de conectar o arco de desmatamento à Amazônia central. *Novos Cadernos NAEA* 12(1): 19-50.

[4] Arbocz, G.F., L. Magalhaes, M. G. Pereira, V.J. Naliato & W. Reinecke. 2009. Parecer 078/2009 –

COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA. Assunto: Análise da viabilidade ambiental das obras de pavimentação/reconstrução da rodovia BR-319, no trecho entre os Km's 250 a 655,7, com 405,7 km de extensão no Estado do Amazonas. Processo nº 02001.006860/2005- 95. 26 de junho de 2009. Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA), Brasília, DF.

[5] Barni, P.E.; Fearnside, P.M.; Graça, P.M.L.A. 2015. Simulating deforestation and carbon loss In Amazonia: impacts In Brazil's Roraima state from reconstructing Highway BR-319 (Manaus-Porto Velho). *Environmental Management* 55(2): 259-278.

[6] Graça, P.M.L.A.; M.A. dos Santos Jr.; V.M. Rocha; P.M. Fearnside; T. Emilio; J.S. Menger; R. Marciente; P.E.D. Bobrowiec; E.M. Venticinque; A.P. Antunes, AN. Bastos & F. Rohe. 2014. Cenários de desmatamento para região de influência da rodovia BR-319: perda potencial de habitats, status de proteção e ameaça para a biodiversidade. p. 91-101 In: T. Emilio & F. Luizão (eds.). *Cenários para a Amazônia: Clima, Biodiversidade e Uso da Terra*. Editora-INPA, Manaus, Amazonas. 194 p.

[7] Farias, E. 2017. Amazonino quer legalizar garimpo que foi estopim do ataque em Humaitá. *Amazônia Real*, 17 de novembro de 2017.

[8] Farias, E. 2017b. Amazonino licenciou garimpo no rio Madeira sem estudo sobre resíduos de mercúrio. *Amazônia Real*, 13 de dezembro de 2017.

[9] Teixeira, K. M. 2007. Investigação de Opções de Transporte de Carga Geral em Contêineres nas Conexões com a Região Amazônica. Tese de doutorado em engenharia de transportes. Universidade de São Paulo, Escola de Engenharia de São Carlos: São Carlos, SP. 235 p.

[10] Parlamentares dizem que não há impacto ambiental na BR-319. *Diário do Amazonas*, 29/10/15, p. 4.

[11] Fearnside, P.M. 2010. Impacto do desmatamento Amazônico sobre o ambiente urbano em Manaus. p. 73-82. In: S.R. Nozawa &

A.L.W. dos Santos (eds.) *Impactos Urbanos sobre a Biologia do Ambiente Amazônico: Interações entre Moléculas, Organismos e Ambientes*. Editora CRV, Curitiba, Paraná. 174 p.

[12] Fearnside, P.M. 2001. Land-tenure issues as factors in environmental destruction in Brazilian Amazonia: The case of southern Pará. *World Development* 29(8): 1361-1372.

[13] Fearnside, P.M. 2018. Challenges for sustainable development in Brazilian Amazonia. *Sustainable Development* 26(2): 141-149.

[14] Lovejoy, T.E. & C. Nobre. 2018. Amazon Tipping Point. *Science Advances* 4(2): art. eaat2340.

A fotografia que ilustra este artigo é da rodovia BR-319, que liga os estados do Amazonas e Rondônia

(Foto: PPBIO/CENBAM/Fernando O.G. Figueiredo)

Philip Martin Fearnside é doutor pelo Departamento de Ecologia e Biologia Evolucionária da Universidade de Michigan (EUA) e pesquisador titular do Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia (Inpa), em Manaus (AM), onde vive desde 1978. É membro da Academia Brasileira de Ciências e também coordena o INCT (Instituto Nacional de Ciência e Tecnologia) dos Serviços Ambientais da Amazônia. Recebeu o Prêmio Nobel da Paz pelo Painel Intergovernamental para Mudanças Climáticas (IPCC), em 2007. Tem mais de 500 publicações científicas e mais de 200 textos de divulgação de sua autoria que estão disponíveis aqui.