

# BNDES pode financiar ferrovia e esquecer BR-319

Reunião entre cientistas do Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia e Estado foi para debater temática

RENAN ALBUQUERQUE

Da equipe do EM TEMPO

renanalbuquerque@emtempo.com.br

De olho no mercado mundial de créditos de carbono, o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) poderá incentivar a construção de uma ferrovia para ligar o Estado do Amazonas a Roraima, no lugar da BR-319 (Manaus-Porto Velho).

A ênfase no projeto logístico foi confirmada ontem, pelo secretário de Estado do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável (SDS), Virgílio Viana, em debate no Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia (Inpa) e na sede da SDS, no bairro de Flores, Zona Centro-Sul. Segundo ele, na segunda quinzena de dezembro o Amazonas apresentará documento formal ao BNDES, solicitando a execução da obra.

Segundo Viana, o motivo da proposta ao banco, em vez do apoio à rodovia, é aproveitar o financiamento do modal para ganhar créditos de carbono, além de viabilizar um menor impacto na Amazônia com a obra, em relação à BR-319.

Com ele, concorda um dos mais destacados cientistas do Amazonas. "Deixando de in-

vestir em grandes estradas, que poluem mais o meio ambiente em relação a ferrovias, o banco estaria mitigando os efeitos do impacto", explicou o ecólogo Philip Fearnside, estudioso do problema de ocupação desordenada na Amazônia e doutor do Inpa.

Fearnside, que participou das discussões junto a Viana, enfatizou que a proposta do BNDES resolveria o caos do transporte de contêineres do Pólo Industrial de Manaus (PIM) para as demais regiões brasileiras, mas poderia trazer ocupação desordenada para o Amazonas. "Basta lembrarmos do que está ocorrendo em Rondônia. Anunciaram a construção de Jirau e Santo Antônio e a cidade começou a inchar", ponderou. "E depois que acabar a construção das hidrelétricas, do que irão (em Rondônia) viver as 20.000 pessoas que imigraram para o Estado?", questiona o pesquisador, usando o exemplo para avaliar um possível cenário para o Amazonas.

## Estado a favor

Do ponto de vista do Estado, entretanto, a implementação de uma ferrovia em vez da BR-319 é uma proposta arrojada, diz o secretário, que visa



Secretário do Meio Ambiente (SDS), Virgílio Viana (ao fundo), coordena reunião, na sede da Secretaria, junto com representantes de ONGs. Meta é viabilizar ferrovia em vez da BR-319

reduzir os impactos ambientais do transporte de cargas e pessoas através da floresta. "Projetamos um cenário de desmatamento avançado com a BR-319. Mas com a ferrovia, haveria redução significativa", disse ele, ressaltando que a projeção é para o ano de 2050 e indica devastação de até 34%

da camada verde do Estado.

O presidente da organização não-governamental (ONG) Conservação Estratégica-Brasil, Marcos Mariani, participou dos debates e indicou que o problema da BR-319 vai além do desmatamento. "Trata-se de um caso social. O PIB per capita do Amazonas, que hoje é

de R\$ 9.100/ano pode se equiparar ao de Rondônia, de R\$ 5.700/ano se a estrada sair".

Outros dados – estes preliminares –, acerca do quantitativo de carbono que deixaria de ser emitido com a construção da ferrovia no lugar da BR-319, indicam que o volume poderia chegar a 1,7 bilhão de tone-

ladas até 2050. "O custo da ferrovia seria de R\$ 1,5 bilhão. Portanto, até 40% maior que o da construção da rodovia. Mas a longo prazo o impacto da estrada seria bem maior", avaliou o presidente do Instituto de Desenvolvimento do Estado do Amazonas (Idesam), Mariano Cenamo.

## A Gautama e o papel das Forças Armadas

Ao serem descobertos problemas de licitação referentes à concorrência pública para a construção da BR-319, o Exército teve de assumir o papel que caberia à Construtora Gautama.

A empresa foi impedida de realizar as obras por terem sido detectados vícios no pregão.

Portanto, 200 quilômetros de pavimentação passaram a ser de responsabilidade das Forças Armadas. Mas o governo federal não atentou para o fato de que, segundo a Resolução 01/86, do Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama), a construção de ferrovias já estava prevista, caso houvesse problemas na licitação para a estrada.

"A lei prevê estudos alternativos, mas não foi percebido isso", especificou o diretor de Negócios Florestais da SDS, João Tezza Neto, opinando na sala de reunião da SDS.



Fearnside é a favor de ferrovias, mas diz que entreposto no Baixo Amazonas seria benéfico

## Rodovia custa menos e polui mais

Três tipos de análises serão entregues pelo governo do Estado do Amazonas ao presidente do BNDES, Luciano Coutinho, para tentar convencê-lo de que investir na ferrovia, no lugar da BR-319, será menos devastador ao meio ambiente amazônico do que pôr dinheiro na estrada.

A primeira análise será um levantamento socioeconômico da viabilidade de transporte de cargas por meio da estrada de ferro; a segunda, complementar a esta, diz respeito ao futuro financeiro do Amazonas; a terceira e mais importante análise refere-se ao percentual de desmatamento que irá ser observado caso a rodovia seja aberta.

"Com a ferrovia, temos cenários que apontam ta-

xas medianas acima de 7% de devastação na Amazônia em geral. Com a estrada, os índices chegariam a 34%", disse Marcos Mariano, da ONG Conservação Estratégica. "Dificilmente existem intervenções humanas mais impactantes do que a abertura de rodovias na Amazônia", completou ele.

"O trânsito de mercadorias, se feito por cabotagem, chega a ser quatro vezes mais barato que por estradas", disse Fearnside, complementando que "seria melhor que se construísse um entreposto, no Baixo Amazonas, facilitando o transporte por hidrovias de produtos do PIM".

### Já deu certo

Aos moldes do que indicou Fearnside, um projeto

de modificação da paisagem ambiental em Barreirinha (a 331 km de Manaus), em novembro de 2006, mudou a vida dos ribeirinhos que moram na região. O município foi o primeiro do Amazonas a utilizar tecnologia para desobstruir um canal hidroviário – um "furo", na linguagem cabocla.

Técnicos da Superintendência das Hidrovias da Amazônia Ocidental (Ahi-moc) e da empresa Duotec Engenharia ajudaram na obra, ano passado, e destacaram que o sistema de hidrovias era o mais viável à região amazônica. Na época, o superintendente da Ahi-moc, Elpídio Gomes, disse que as hidrovias serviriam de alternativa em futuras discussões sobre o uso de ferrovias ou rodovias.