



No 'coração' da Amazônia

# Ambientalistas alertam que asfaltar BR-319 deve aumentar o desmate

— Para eles, obra em finalização de projeto favorece acesso de grileiros e madeireiros à região. Defensores ressaltam a importância da ligação entre Manaus e Porto Velho

ROBERTA JANSEN

O Ministério dos Transportes deve concluir até o fim deste mês a proposta para a pavimentação da Rodovia BR-319, que corta a área mais bem preservada da Floresta Amazônica, ligando Porto Velho a Manaus. Ambientalistas dizem que o asfaltamento da estrada pode aumentar a destruição do bioma, impedindo o País de cumprir a meta de desmatamento zero até 2030, enquanto defensores do projeto ressaltam a importância da ligação terrestre com um "modelo contemporâneo".

Com 877,4 quilômetros de extensão, a BR-319 corta a Amazônia diagonalmente, ligando a capital de Rondônia à do Amazonas. A estrada margeia ou atravessa 42 unidades de conservação ambiental, 69 reservas indígenas e mais de 6 milhões de hectares de terras públicas. É a única ligação por terra de Manaus para o restante do País. Atualmente, apenas cerca de 200 quilômetros (no início e no fim da via) são asfaltados. O longo trecho central da estrada que passa por dentro da floresta é de terra batida e costuma ficar intransitável no período de chuva. A pavimentação, segundo os ambientalistas, facilitaria o acesso de grileiros, madeireiros e mineiros a uma região praticamente intocada da mata.

Estudo publicado na *Environmental Monitoring and Assessment*, assinado por pesquisadores do Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia (Inpa), revela que a reconstrução da BR-319 aumentaria o desmatamento ao longo da rodovia e também nas estradas vicinais conectadas à rodovia em 60% até 2100. "Trata-se de região crítica para a preservação da floresta e, ao mesmo tempo, vulnerável, com muitas terras públicas não destinadas", disse ao *Estado* o cientista Philip Martin Fearnside, do Inpa, principal autor do trabalho.

"Os grileiros estão esperando a construção dessa estrada, fazem grande lobby por isso, é importante termos um modelo matemático que mostre o enorme impacto da obra", disse o biólogo, que fez parte do painel da Organização das Na-

ções Unidas (ONU) que ganhou o Nobel em 2007 por alertar sobre a crise climática. Ainda segundo Fearnside, os resultados do estudo refletem a contribuição da abertura de estradas para o avanço da fronteira agrícola na Amazônia. "A estrada pavimentada vai servir para levar todos os desmatadores hoje concentrados no Arco do Desmatamento a migrar para o interior da floresta."

Nota técnica assinada por Juliana Leroy e Raoni Rajão, da Universidade Federal de Minas (UFMG) e hoje na Diretoria de Controle do Desmatamento e Queimadas do Ministério do Meio Ambiente, indica um cenário semelhante. De acordo com as projeções dos pesquisadores, o asfaltamento da rodovia levaria, até 2050, a um "desmatamento acumulado de 170 mil quilômetros quadrados, quatro vezes mais do que o projetado com a média história da região", ou seja, sem o asfaltamento.

Do ponto de vista climático, um aumento do desmate da Amazônia dessas proporções teria impacto significativo nos chamados "rios voadores" — imensos volumes de vapor de água que vêm do Oceano Atlântico, ganham corpo na Amazônia e seguem para os Estados de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Minas, São Paulo e, algumas vezes, para o Sul. "Não temos mais margem de segurança para perder água da Amazônia nos rios voadores",

**Avaliação técnica**  
**Previsão é de desmate**  
**acumulado de 170 mil**  
**quilômetros quadrados**  
**até 2050**

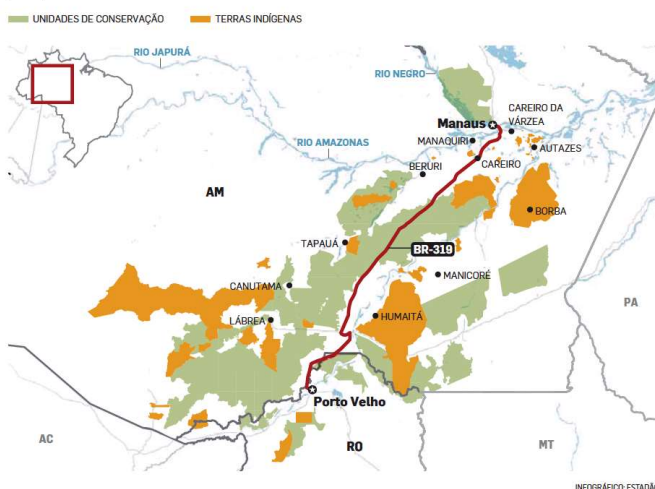
disse Fearnside. "Esse é o último lugar onde a água é reciclada pela floresta e levada para o resto do País."

Outro problema é o risco de crescimento das doenças infecciosas transmitidas dos animais para humanos, as zoonoses. Áreas de floresta fechada costumam guardar patógenos com os quais os seres humanos jamais tiveram contato, com o risco de deflagração de novas epidemias.

**ACESSO.** Professor de Enge-

A BR-319

Estrada liga Porto Velho a Manaus e passa por terras indígenas e áreas de conservação ambiental



nharia de Transportes da Universidade Federal do Amazonas (Ufam), Augusto Rocha diz que a discussão é conduzida de forma superficial e polarizada. "Não se trata de fazer uma rodovia a qualquer custo, cometendo os mesmos erros cometidos na Transamazônica, sem salvaguardas ambientais. Mas tampouco devemos deixar a floresta completamente intocada. Temos de enfrentar o assunto tecnicamente", afirma. "Precisamos de um modelo contemporâneo de rodovia, precisamos fazer para o mundo como fazer uma rodovia sustentável. Temos conhecimento técnico e tecnologia para isso. Precisamos respeitar a floresta, mas usar os recursos."

O Ministério dos Transportes informou que a pasta está trabalhando com o conceito de estrada-parque, o que preservaria a floresta e as comunidades locais. A via teria barreiras laterais de até 4 metros de altura, com poucos acessos à mata, e apenas com passagens para os animais. Além disso, teria ao menos três portais de monitoramento.

Outras medidas são estudadas, como proibir o trânsito de caminhões levando madeira não certificada, por exemplo, ou maquinário pesado usado para o desmate. "A pauta ambiental é essencial, mas a realidade da região também", disse o subsecretário de Sustentabilidade da pasta,

**Ver a necessidade**  
**'A pauta ambiental é**  
**essencial, mas a realidade**  
**da região também',**  
**afirma subsecretário**

Cloves Benevides. "A realidade da região hoje é a necessidade de ligação entre os dois Estados e o fato de que a estrada, mesmo sem asfalto, já tem fluxo expressivo de veículos. O desmatamento é algo que já está acontecendo."

Segundo Benevides, é preciso ter governança funcional para toda a região da estrada. "Sem essa governança, os problemas tendem a aumentar de qualquer maneira", afirmou. "Esse é um empreendimento único, que precisa nascer com

todas as garantias de sustentabilidade e monitoramento de forma integrada."

A obra precisa do sinal verde do Ministério do Meio Ambiente (MMA) para sair do papel. "Não sou contra nem a favor da estrada, não entro nesse mérito", afirmou o secretário de Controle de Desmatamento da pasta, André Lima. "Mas qualquer obra de infraestrutura, seja da iniciativa privada ou do governo, precisa estar alinhada com a meta do desmatamento zero colocada pelo presidente da República."

**TRANSPARÊNCIA.** Estudo divulgado na semana passada pela ONG Transparência Internacional indicou ainda um outro problema: pouca transparência na execução de contratos e riscos socioambientais da pavimentação da BR-319. Foram identificadas ausência de consultas livres, prévias e informadas à população impactada; fragilidade de informações sobre a execução dos contratos; e falta de informação ampla sobre o licenciamento ambiental. ●