



Home » Destaques, Newsletter, Notícias » Os riscos de asfaltar 400 km na Amazônia

Os riscos de asfaltar 400 km na Amazônia

17 de outubro de 2013 Filed under Destaques, Newsletter, Notícias

[1 Comentário](#)

“Entre todas as estradas na Amazônia, a BR-319 é a que tem potencial de produzir maior impacto.” A frase de Britaldo Soares, especialista em modelagem ambiental de mudanças no uso da terra, dá conta do tamanho do estrago que a rodovia que une Manaus (AM) a Porto Velho (RO) pode causar quando estiver toda pavimentada. A estrada, explica ele, corta a Amazônia em dois grandes blocos de floresta, cruzando uma área quase virgem. Tem grande chance de estimular o desmatamento trazendo gente de regiões que já não tem mais o que derrubar e transformar em pastagens. Pode causar um efeito em cadeia e atingir até Roraima. O resumo da ópera é que, em termos ambientais, a BR-319 tem o efeito de uma bomba. “É um grande risco”, reforça o professor-titular do Instituto de Geociências da Universidade Federal de Minas Gerais, pensando nos danos que a estrada pode causar à floresta.

A BR-319 é ícone entre as rodovias amazônicas. O que fazer com ela -e como fazer- dará o tom do desenvolvimento que se pretende para a Amazônia. A estrada corta um dos Estados mais preservados da região: o Amazonas é tó verde quando inaccessível. Os dois milhões de habitantes de Manaus vivem em uma ilha - rodeados pelo rio de um lado e pela floresta, de todos os outros. Sofrem de isolamento crônico e o asfalto na 319 é a reivindicação legítima de querer se ligar ao Brasil. O problema está na outra ponta - como o Brasil irá se ligar a Manaus e o que fará pelo caminho.

Em 1973, pelas mãos dos militares, a ligação começou a acontecer por terra, pela recém-construída BR-319. O povo ia, de carro ou de ônibus, até Porto Velho e dispersava. Chove muito naquela região e manter mais de 800 quilômetros no meio do nada não é fácil nem barato. A estrada foi abandonada, a mata tomou conta e há 25 anos é intransitável.

A BR-319 é ícone entre as rodovias amazônicas

A pavimentação da rodovia entrou no PAC e novo asfalto chegou às duas pontas. O problema são os 400 quilômetros no meio da estrada, por onde só vai quem precisa ou é meio doido. O Ministério dos Transportes queria passar logo o rolo compressor, mas em setembro de 2008, o então ministro do Meio Ambiente Carlos Minc exigiu estudo de impacto ambiental. As informações entraram no Ibama e foram consideradas fracas, exigindo complementações. Em 2009, o Ibama parou de receber o que pedia e o processo parou. Em 2013 acertaram que o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (Dnit) irá entrar com novo EIA-Rima no Ibama.

O problema está no processo, alertam cientistas e ambientalistas. Todas as rodovias abertas na Amazônia deflagraram focos intensos de desmatamento. As estradas são o eixo de uma efervescência descontrolada de rotas vicinais, num fenômeno conhecido por “desmatamento espinha de peixe”. A exceção a essa regra pode ser a BR-163, um teste para o momento em que estiver toda asfaltada. Há alguns anos, quando o governo decidiu pavimentar a estrada que liga Cuiabá a Santarém, foi iniciado um projeto longo de ocupação que envolveu quem vive ao longo da BR-163 -fazendeiros, índios, seringueiros, assentados, agricultores -, além de governo e ambientalistas. A ideia era inverter essa lógica. Foram quase dois anos de estudos científicos, sociais, econômicos, ambientais e criação de bolsões de proteção ambiental nas margens.

“A Amazônia tem estradas que ligam um ponto ao outro sem passar pelo meio”, diz o biólogo Paulo Moutinho, do Instituto de Pesquisas Ambientais (Ipam), que participou do processo da BR-163. “Todo mundo quer a estrada, também quero, não sou contra”, diz, em relação à BR-319. “Sou contra estradas mal planejadas, onde o custo socioambiental não está previsto”.

No caso da BR-319 há o temor que isso não esteja acontecendo. O pesquisador Philip Fearnside, do Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia (INPA), coordena o estudo do efeito-dominó da rodovia. Em Rondônia, onde não há mais áreas a serem abertas, há uma população em busca de oportunidades e a BR-319 pode levá-la a áreas remotas e não protegidas. O asfaltamento pode fomentar a ocupação de 10 milhões de hectares de áreas da União ainda sem destino na Amazônia e o risco da floresta ser desmatada é tão grande que pode comprometer até a meta brasileira de redução de emissões de gases-estufa. Uma boa opção seria melhorar o porto de Manaus e os barcos, fazendo com que a população possa se deslocar com segurança, rapidez e qualidade até Santarém.

O governo diz que com a estrada vai poder controlar mais e melhor, do trânsito ilegal de madeira à grilagem de terras. E que a BR-319 será uma estrada-parque com postos de vigilância e passagens especiais para os animais. Isso é um capítulo à parte. Poupar ursos, lobos, camelos e cangurus de morrerem atropelados -e causarem acidentes - é desafio nos Estados Unidos, no Kuwait, na Austrália, em todo lugar preocupado em preservar vida selvagem. Em estradas da Andaluzia, na Espanha, os atropelamentos são a maior ameaça aos lincos, mesmo se os técnicos se empenham em abrir túneis, construir pontes e colocar cercas. No Canadá e na Holanda constroem-se corredores de vegetação largos, sofisticados e caros para os bichos passarem sobre as rodovias. É um debate na Nova Zelândia, país de consciência ambiental elevada e que sabe ganhar dinheiro com seus recursos naturais. Ali, trajetos de estradas são ajustados para não cortar árvores seculares e o pessoal se preocupa até em evitar que sementes invasoras sejam levadas aos parques.

Não está claro como o Ministério dos Transportes transformará a BR-319 em “estrada-parque” (um conceito que vai muito além de permitir apenas o trânsito de veículos leves) e preservará a biodiversidade amazônica. O professor Britaldo Soares adianta que não é preciso se preocupar em como avisar as antas que elas terão que passar pelo túnel. “Não vai ter animal para passar nem por cima nem por baixo”, diz ele. “O problema maior é o impacto indireto, a cadeia de efeitos que o asfaltamento vai disparar. No caso da 319, o impacto indireto é centenas de vezes maior do que o da estrada”, continua. “Rodovias são o meio mais democrático que existe de impacto: uma vez abertas, ninguém segura ninguém.”

Compartilhar



Tópicos recentes

[MPF recomenda que Santo Antônio Energia divulgue plano de segurança de barragem](#)

[Belo Monte: obras da usina foram tratadas na casa de empreiteiro](#)

[Nova “Lista de Transparência” traz 340 nomes flagrados por trabalho escravo](#)

[Licenciamento ambiental a jato “não some com impactos”](#)

[Manejo florestal impacta temperatura](#)

Comentários

[FELIPE VICENTE em Estudo alerta para emissões de novas hidrelétricas na Amazônia](#)

[nuno miguel em Falta de recursos ameaça retomada da extração de ouro em Serra Pelada](#)

[Wellington ferreira nunes em Associações e cooperativas do Norte de Mato Grosso lutam para manter preço da castanha do Brasil após supersafra](#)

[Paulo em Cerrado do Amapá pode se tornar nova fronteira agrícola](#)

[L em Manejo florestal impacta temperatura](#)

Arquivos

[fevereiro 2016](#)

[janeiro 2016](#)

[dezembro 2015](#)

[novembro 2015](#)

Por: Daniela Chiaretti
Fonte: Valor Econômico

Tags: [BR 319](#), [Desmatamento](#), [infraestrutura](#), [rodovia](#)

One Response to *Os riscos de asfaltar 400 km na Amazônia*



Patricia 18 de outubro de 2013 às 11:42

Realmente este tema é polemico pois há muitos avalaiando do ponto de vista economico de "escoamento de produção" e outros pelo de ligar o Amazonas ao resto do país eu imagino que o asfaltamento dessa rodovia é até capaz utopicamente fazer essas coisas e isso assim fosse uma realidade Amazonica primeiro o nativo amazonico não cultiva sua cultura é extrativista quem vem produzir são migrantes que virão de outras regiões modificar toda a cultura Amazonica e assim deixar o povo sem identidade, com isso trazendo tambem todas as mazelas que normalmente está sujeito priora na qualidade de vida dos nativos, uma vez que vem aqui usam o que temos de melhor rendemos lucro e depois investem em outras regiões.

No meu olhar o que ocnsidero mais grave ainda são os prejuizos ao clima do planeta isso sim será um prejuízo que infelizmente poucos estarão contabilizando. Nós que estamos aqui em Manaus já estamos sentindo muito forte o mal que tem feito a urbanização desordenada o avanço do homem na floresta. O progresso e evolução para mim será quando o homem descobrir como fazer para atender suas necessidades sem que tenha que destruir. A Floresta é um imenso laboratório de pesquisa e o que um pesquisador mais faz? Eu respondo OBSERVA O COMPORTAMENTO DO QUE PESQUISA, encontra respostas que são evidenciadas na sua observação e encontra maneiras gerar frutos originados daquela observação frutos que tragam beneficios a quem tiver acesso a ele. Se o homem destroi o campo de atuação das pesquisas fica sem o que pesquisar, sem ter o que observar sem ter como criar e inovar.

Eu me pergunto o estado do Amazonas realmente precisa dessa estrada BR319? Realmente tará tantos beneficios para o povo amazonico como estão querendo dizer que trará? O Gigante Brasil tem que acordar e preservar a amazonia criar e manter politicas publicas que torne sustentavel viver dentro da floresta da maneira que ela é!

[Responder](#)

Deixe uma resposta

O seu endereço de email não será publicado Campos obrigatórios são marcados *

Nome *

Email *

Site



CAPTCHA Code *

Comentário

Você pode usar estas tags e atributos de HTML: `` `<abbr title="">` `<acronym title="">` `` `<blockquote cite="">` `<cite>` `<code>` `<del datetime="">` `` `<i>` `<q cite="">` `<s>` `<strike>` ``

[« Usina Santo Antônio. Sindicato confirma 2 feridos durante explosão](#)

[PRR1 quer anulação de audiências sobre a UHE São Manoel, no Rio Teles Pires »](#)

[outubro 2015](#)

[setembro 2015](#)

[agosto 2015](#)

[julho 2015](#)

[junho 2015](#)

[maio 2015](#)

[abril 2015](#)

[março 2015](#)

[fevereiro 2015](#)

[janeiro 2015](#)

[dezembro 2014](#)

[novembro 2014](#)

[outubro 2014](#)

[setembro 2014](#)

[agosto 2014](#)

[julho 2014](#)

[junho 2014](#)

[maio 2014](#)

[abril 2014](#)

[março 2014](#)

[fevereiro 2014](#)

[janeiro 2014](#)

[dezembro 2013](#)

[novembro 2013](#)

[outubro 2013](#)

[setembro 2013](#)

[agosto 2013](#)

[julho 2013](#)

[junho 2013](#)

[maio 2013](#)

[abril 2013](#)

[março 2013](#)

[fevereiro 2013](#)

[janeiro 2013](#)

[dezembro 2012](#)

[novembro 2012](#)

[outubro 2012](#)

[setembro 2012](#)

[agosto 2012](#)

[julho 2012](#)

[junho 2012](#)

[maio 2012](#)

[abril 2012](#)

[março 2012](#)

[fevereiro 2012](#)

[janeiro 2012](#)

[dezembro 2011](#)

[março 2011](#)

[novembro 2009](#)

[novembro 2005](#)

Categorias

[Agenda](#)

[Destaques](#)

[Documentos](#)

[Fotografias](#)

[Meio Ambiente](#)

[Multimídia](#)

[News](#)

[Newsletter](#)

[Notícias](#)

[Opinião](#)

[Sem categoria](#)

Meta

[Entrar](#)

[Posts RSS](#)

[RSS dos comentários](#)

[WordPress.org](#)

Links

[* Mary Allegretti](#)

[* Altino Machado](#)

[* Manual de Negócios Sustentáveis](#)

Outros Sites



Endereço

Amigos da Terra – Amazônia Brasileira

Rua Cônego Roque Viggiano, 44

CEP: 04532-030

São Paulo – SP – Brasil

Tel.: 55 11 3887 9369

Fax: 55 11 3884 2795

E-mail: contato@amazonia.org.br