

## Pavimentação da BR-319, a Rodovia do Desmatamento

Britaldo Soares-Filho (CSR-UFMG), Juliana Leroy Davis (CSR-UFMG), Raoni Rajão (LAGESA-UFMG)

A BR-319 ligando Manaus a Porto Velho foi pavimentada nos anos 70 para reduzir o isolamento de Manaus no estado do Amazonas. No entanto, foi abandonada em 1988 por se tornar intransitável. Desde então, discute-se a sua repavimentação, a qual foi recentemente anunciada como prioridade do governo Bolsonaro a fim de “promover a trafegabilidade durante todo o ano e garantir o funcionamento de serviços essenciais”. Se sua pavimentação beneficia comunidades locais, por outro lado, traz grandes consequências negativas ao meio ambiente e à economia brasileira.

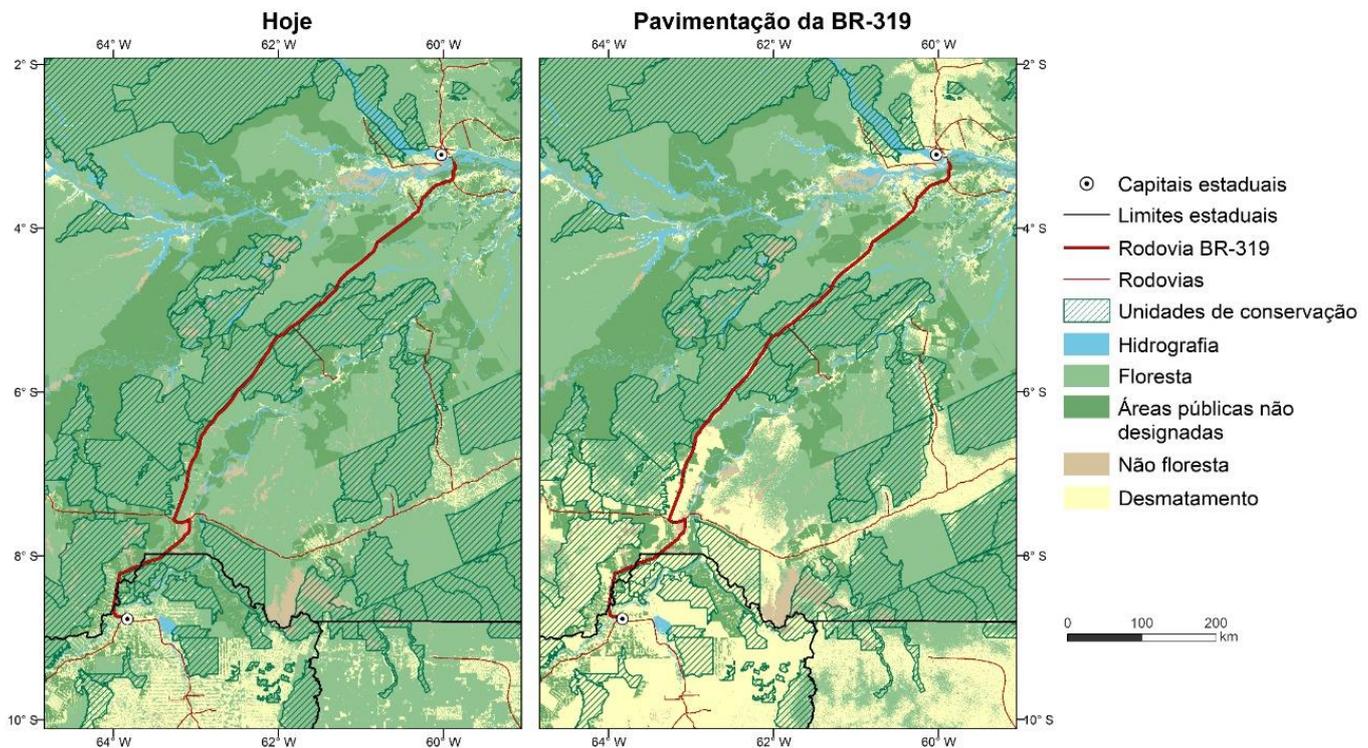
Para estimar o impacto dessa pavimentação, foi feita uma análise utilizando-se o modelo SimAmazonia<sup>1,2</sup>. Esse modelo integra variáveis do meio físico, infraestrutura, dinâmica demográfica, ordenamento territorial e governança ambiental para simular o desmatamento. Foram considerados dois cenários para a região até 2050. O primeiro não inclui a pavimentação da estrada e assim mantém a média dos últimos cinco anos do desmatamento no Amazonas<sup>3</sup> (1.150 km<sup>2</sup> anuais). O segundo inclui a pavimentação da rodovia e decorrentes fluxos migratórios, expansão agrícola e ocupação de terras. Logo, as taxas de desmatamento nessas condições são altas, atingindo 9,4 mil km<sup>2</sup> por ano em 2050. Para avaliar as consequências ambientais e econômicas desse desmatamento foram calculadas as emissões de gases efeito estufa (CO<sub>2</sub>), bem como a perda de serviços ambientais, especificamente a regulação de chuvas pela floresta Amazônica<sup>4</sup>.

Com o asfaltamento, o desmatamento acumulado alcançaria 170 mil km<sup>2</sup>, quatro vezes maior do que o projetado com a média histórica. As emissões acumuladas de CO<sub>2</sub> também mais que quadruplicariam, alcançando 8 bilhões de toneladas, o equivalente à emissão de 22 anos de desmatamento na Amazônia com base na taxa de 2019<sup>3</sup>. Isso mais

que inviabilizaria o alcance das metas assumidas pelo Brasil no Acordo de Paris. Além disso, a perda de vegetação nativa afetará diversos serviços ambientais, sobretudo a regulação de chuvas que cai sobre regiões estratégicas para o agronegócio brasileiro. Estima-se que a consequente redução de chuvas acarretará num prejuízo de mais de 350 milhões de dólares anuais apenas nas receitas de geração de energia hidroelétrica, cultivo de soja e pecuária<sup>4</sup>.

Estudos já questionaram a racionalidade econômica dessa obra uma vez que o Rio Madeira é a principal via de transporte para escoamento da produção agropecuária e Manaus já se encontra bem servida por transporte fluvial. O projeto é apontado como inviável economicamente por somente um terço do investimento retornar como benefícios<sup>5</sup>. E isso sem contabilizar as perdas econômicas pelo desmatamento. Além disso, 40 unidades de conservação, 6 milhões de hectares de terras públicas e 50 terras indígenas estariam ameaçadas pelo empreendimento que abrirá as veias dessa maciça porção de floresta a grileiros. As populações indígenas da região com cerca de 18 mil pessoas deveriam participar dos processos de consulta pública que, no entanto, até agora não foram realizados<sup>6</sup>.

Se a sustentabilidade econômica e socioambiental do asfaltamento da BR-319 é bastante questionável, sua prioridade diante do estado calamitoso da infraestrutura viária nas regiões produtivas do País é definitivamente inconcebível como estratégia de desenvolvimento nacional. Portanto, com a atual crise econômica, pandemia de Covid-19 e ausência de governança ambiental, devemos nos perguntar se é de fato de interesse do povo brasileiro um investimento tão custoso, sem potencial retorno socioeconômico e com enorme impacto socioambiental.



Alcance do desmatamento em 2050 decorrente do asfaltamento da BR-319

### Referências

- Soares-Filho BS, Nepstad D, Curran L, Voll E, Cerqueira G, Garcia RA, Ramos CA, McDonald A, Lefebvre P, Schlesinger P (2006) Modeling conservation in the Amazon basin. *Nature*, 440:520-523.
- Soares-Filho BS, Moutinho P, Nepstad D, Anderson A, Rodrigues H, Garcia R, Dietschi L, Merry F, Bowman M, Hissa L, Silvestrini R, Maretti C (2010) Role of Brazilian Amazon protected areas in climate change mitigation. *Proceedings of the National Academy of Sciences*, 107:10821–10826.

- INPE. Projeto PRODES – Monitoramento da Floresta Amazônica Brasileira por Satélite. <<http://www.obt.inpe.br/prodes/index.php>> (2020).
- Strand J, Soares-Filho B, Costa HM, Oliveira U, Ribeiro SC, Pires GF, Oliveira A, Rajão R, May P, Hoff R, Siikamäki J, Motta RS, Toman M (2018) Spatially explicit valuation of the Brazilian Amazon Forest’s Ecosystem Services. *Nature Sustainability*, 1:657-664.
- Fleck L, Amend M (2009) Why Rebuild BR-319? Economics of an Amazon Road. Conservation Strategy Fund, number 6.
- Ferrante L, Gomes M, Fearnside PM (2020) Amazonian indigenous peoples are threatened by Brazil’s Highway BR-319. *Land Use Policy*, 94: 104548.