

Por que não falam da BR-174?

 jcam.com.br/artigos/por-que-nao-falam-da-br-174

Sim, não foi pensando na preservação do bioma amazônico que foi criada a Zona Franca de Manaus. Contudo, espero já esteja claro o bastante, não fosse a ZFM o mundo não estaria hoje desfrutando desta Amazônia. Externalidade inesperada, mas evidente e muito bem-vinda. Reivindicamos poder falar algo semelhante a respeito da BR-319. Da mesma forma que temos uma indústria exemplo como fonte de externalidade ambiental positiva, nós amazônidas queremos poder erguer o troféu de proprietários da rodovia referência global em sustentabilidade.

Declaro isso pensando na riquíssima reportagem da Revista Piauí, edição publicada no último fim de semana. Um catatau de quase 25 páginas, de autoria do jornalista Bernardo Esteves, que teve o mérito de ouvir diversos agentes interessados no tema. Pesquisadores e moradores do Amazonas, líderes de ONGs e, claro, pesquisadores do Centro-Sul.

A reportagem citou três pesquisas. Uma concluiu que 90% dos desmatamentos na Amazônia ocorrem próximos a alguma rodovia. Outra formulou modelo computacional “com uma série de parâmetros” que estima se a BR-319 for asfaltada o desmatamento na Amazônia será até 2050 quatro vezes maior que as dimensões atuais.

Por enquanto, foco nessas duas pesquisas. Começo pelo equívoco na conclusão lógica. Que 90% do desmatamento da Amazônia ocorra nas margens de rodovia aponta para uma condição necessária, mas não suficiente. Para ocorrer desmatamento, é necessário haver rodovia. Isso não implica que, se houver rodovia, haverá desmatamento.

E amazonenses sabemos bem disso. Um segmento bem preservado – e paradisíaco – da floresta está às margens da BR-174. Com todo o respeito ao colega Britaldo Soares Filho, presumo que seu modelo computacional não usou a premissa adequada. O raciocínio contrafactual, “como seria a Amazônia se a BR-319 fosse asfaltada” não se cumpre com rodovias como as outras citadas na reportagem, BR-163 e BR-364. Ambas nem passam pelo Amazonas, onde o PIM alivia a pressão. O contrafactual correto é a BR-174, o prolongamento da BR-319 a ligar o estado de Roraima com o restante do Brasil, e o restante do Brasil com o Caribe.

A terceira pesquisa é um pouco mais antiga, de engenharia de transportes, provando por A + B o que todos sabemos, que o frete aquaviário é a melhor opção. Financeiramente e ambientalmente. Inclusive por esta verdade a matéria tenta refutar um dos argumentos extremos contra nosso isolamento. Tivéssemos a BR-319 asfaltada, provavelmente a crise de oxigênio na pandemia teria sido menos fatal. Mas a reportagem afirma, sem detalhar o racional, que o oxigênio poderia ter chegado a tempo mesmo descendo o Rio Madeira. Lamentável também neste ponto a reportagem não menciona que depender dos navios faz as empresas locais a acumularem muito

estoque. Ano passado o estoque adicional tirou cerca de R\$ 860 milhões da nossa competitividade para dar ao velho rentismo. E quando se recorre aos aviões, além de ser muito mais caro também se emite muito mais gases.

O contrafactual da BR-319 é a BR-174. De que forma conseguimos manter preservadas as margens da BR-174? É pela reserva Waimiri? Que se faça na BR-319 algo com semelhante efetividade!

A reportagem ainda diz que o DNIT tem o projeto, mas ainda não o divulga. Precisamos reivindicar com mais ênfase para que esse projeto venha à tona, e possamos sugerir melhorias. É nosso direito, nosso troféu!