

Trocar rodovia por estrada de ferro pode reduzir desmate na Amazônia,

Geografia

Enviado por: Visitante

Postado em:25/03/2008

Trechos das obras de reforma e pavimentação da BR-319 que liga Manaus (AM) a Porto Velho (RO) inseridas no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) já estão em andamento e outras etapas deverão ser licitadas e iniciadas neste ano.Saiba mais...

No entanto, ambientalistas e organizações não-governamentais da Amazônia defendem a construção de uma ferrovia entre as cidades. O argumento é o de que a estrada de ferro geraria menos impacto ambiental que a reativação da rodovia. Um estudo da Universidade Federal de Minas Gerais aponta que a com a pavimentação da BR-319 serão desmatados 168 mil quilômetros quadrados da Amazônia até 2050. Sem a recuperação da estrada, o desmate seria de 53 mil quilômetros quadrados – ou 68% menos degradante. De acordo com os defensores da construção de uma ferrovia, o asfaltamento estimulará o crescimento populacional desordenado e a ocupação irregular da terra às margens da BR-319, além do chamado efeito espinha de peixe, com a abertura de estradas vicinais floresta adentro. “A ferrovia prevê pontos de parada estratégicos para os comboios. Com isso, entre um ponto e outro, a grilagem perde um pouco o seu efeito, porque não haverá escoamento da produção, longe da parada do trem”, avaliou Carlos Cury, coordenador de unidades de conservação do Instituto de Desenvolvimento Sustentável da Amazônia. As comunidades tradicionais da floresta também preferem uma solução alternativa à rodovia, segundo Marcos Aripuanã, diretor da Coordenação das Organizações Indígenas da Amazônia Brasileira (Coiab). “O asfaltamento é a porta de entrada da detonação da Amazônia. Vai trazer estrangeiros, grandes empreendimentos do sul ou de outros países. Vai atingir não só os povos indígenas, mas os ribeirinhos e os proprietários da região. Minha preocupação é como vamos garantir uma vida digna para as comunidades que estão lá, porque vai entrar prostituição, droga, alcoolismo, desmatamento – e não é isso o que a gente quer”, argumentou. Para o Ministério do Meio Ambiente, são necessários “estudos mais aprofundados” que permitam avaliar as diferenças significativas entre impactos ambientais de rodovias e ferrovias. De acordo com Fernanda Cândido, assessora do Departamento de Combate ao Desmatamento, a substituição não está sendo discutida pelo governo. “Isso é uma questão que tem de ser discutida com outros ministérios, não envolve só uma análise ambiental: entram outros critérios, principalmente critérios econômicos”, afirmou. A assessora explicou que as obras na BR-319 foram divididas em cinco trechos: na reforma das duas pontas – próximas às capitais – não foram necessários estudos de impacto ambiental; para os demais trechos, as análises estão em andamento e a licença ainda não foi concedida pelo Instituto Nacional do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama). “Sendo rodovia ou ferrovia, o ministério mantém a proposta de criação de unidades de conservação para aquela área”, acrescentou. (Agência Brasil) Fonte:

<http://www.ambientebrasil.com.br/noticias/index.php3?action=ler&id=37162>