

M. TRANSPORTES



21/8/2006

**ANA MARIA MEJIA**

Brasília – Está decidido. Pesquisadores de instituições de pesquisa nacionais – Museu Nacional Emílio Goeldi, Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia (Inpa) e Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (Inpe) farão de um estudo da biodiversidade na região entre os rios Madeira e Purus – visando contribuir para a proposta final de criação de áreas protegidas ao longo da rodovia BR-319, entre Manaus (AM) – Porto Velho (RO), através do projeto Geoma.

Será o primeiro estudo de caso para obter dados primários que serão utilizados na elaboração de modelos para entender como as espécies animais e vegetais estão distribuídas na Amazônia e quais os fatores que mais afetam sua presença em uma determinada área

O pesquisador do Inpa e coordenador do subprojeto *Modelagem da Diversidade do Interflúvio Madeira-Purus: Bens Naturais e Impactos Antrópicos*, Mário Cohn-Haft, disse que ao final desse estudo haverá: um mapa de paisagens e de endemismo (descrição de espécies animais ou vegetais exclusivas daquela área); um modelo para previsão dos impactos ambientais das obras planejadas para a região (especialmente o asfaltamento da BR-319) e propostas de cenários de conservação.

Este é um resultado positivo do confronto entre interesses políticos, empresariais e sócio-ambientais iniciados com a decisão do Governo, sob o comando do ex-ministro dos Transportes Alfredo Nascimento (PFL), atual candidato a uma vaga no Senado, de acelerar as obras de recuperação da BR 319 – que há 18 anos teve seu tráfego paralisado. A fina capa asfáltica não resistiu as constantes chuvas e ao peso de ônibus e caminhões que trafegavam em seu leito.

Construída na década de 70, com 877 quilômetros de extensão, ela foi fruto da estratégia de ocupação estabelecida pelo governo militar, sem qualquer preocupação de cunho ambiental. Hoje, passado o esquecimento dessa que já era considerada uma estrada fantasma, a obra provocou a realização de debates, audiências públicas – inclusive na Câmara dos Deputados – onde a grande preocupação é com a continuidade da obra e com moradores de municípios que sobreviveram a sua paralisação. A maioria apóia a convivência com a natureza, mas quer melhores condições de vida.

**A natureza reaparece**

A estrada praticamente desapareceu em dois trechos - 450 quilômetros desde o km 34 (MAO/PVH), onde há desmoronamento de pista, pavimento em péssimo estado de conservação, locais onde o asfalto foi totalmente removido, bueiros rompidos, ou entupidos e saindo de Manaus até Careiro da Várzea - são 180 quilômetros em péssimas condições de trafegabilidade, onde seria necessário haver um rigoroso relatório de impacto ambiental, na avaliação do diretor de Qualidade de Licenciamento Ambiental do Ibama, Luiz Felipe Kunz Júnior. "Não se pode construir essa estrada novamente, de maneira apressada, sem o estudo adequado e ter de reconstruí-la daqui a 10, 15 anos", afirmou.

Com a saída do homem a natureza se recompõe e o resultado pode ser analisado por cientistas que já tiveram bons indícios da existência de florestas de terra firme, matas alagáveis, campinas, serras, bambuzais e áreas de cerrado onde há aves e primatas exclusivos.

A região de influência da BR-319 abrange 15,4 milhões de hectares, excluídas as terras indígenas já reconhecidas e unidades de conservação existentes. A proposta para a criação de novas áreas protegidas prevê três Parques Nacionais - 2,7 milhões de hectares - com unidades de proteção integral: Parque Nacional de Coari; Parque Nacional de Umari e Parque Nacional do Jari.

Em 6,7 milhões de hectares seriam criadas unidades de uso sustentável: Reserva de Desenvolvimento Sustentável (RDS) do Ipixuna, RDS do Capanã Grande, RDS de Canutama, RDS do Igapó-Açu, Reserva Extrativista (Resex) do Ituxi, Resex do Médio Purus, Floresta Nacional (Flona) de Tapuá, Flona do Iquiri, Floresta Estadual de Beruri, além da ampliação da Flona Balata-Tufari.

• [Mais notícias](#)