

Estradas transformam a Terra em um planeta de retalhos

Categories : [Notícias](#)

Manaus, AM -- Apenas 7% das áreas livres do impacto direto de rodovias em todo o mundo possuem mais de 100 quilômetros quadrados. Cerca de metade delas são bem pequenas, não chegam a 1 quilômetro quadrado de área. Os dados foram obtidos por pesquisadores a partir de bancos de dados do OpenStreetMap e também do gRoads e publicados nesta quinta-feira na revista Science.

"Estradas são um dos maiores promotores de degradação ambiental (e por vezes também de degradação da qualidade de vida de populações tradicionais) e uma vez construídas é praticamente impossível frear esse processo", afirma a bióloga brasileira Mariana Vale, que colaborou com o estudo.

De acordo com a publicação, 80% da superfície não inundada da Terra estão livres dos impactos diretos, ou seja, estão a mais de 1 quilômetro de distância de rodovias. Porém, as estradas provocam uma grande fragmentação. Em todo o mundo, a malha rodoviária resultou em aproximadamente 600 mil polígonos de áreas. Metade delas com menos de 5 quilômetros quadrados.

Atropelamentos, chegada de espécies invasoras, fragmentação do ambiente -- com a segregação de populações de plantas e animais --, e poluição são impactos negativos associados diretamente às rodovias. Mas a pesquisadora brasileira destaca que os efeitos indiretos podem ser mais devastadores do que os diretos. Ela cita, como exemplo, que 95% do desmatamento na Amazônia ocorre em uma faixa de 5 quilômetros da estrada.

"A abertura de estradas, sobretudo em florestas tropicais, catalisa um processo de colonização espontânea e desordenada, aumentando enormemente a pressão de caça e dando início a um intenso processo de desmatamento, afetando negativamente uma quantidade infinitamente maior de espécies e processos ecossistêmicos do que os afetados pelo efeito direto de estradas", afirma a pesquisadora.

Em nível global, os biomas menos afetados pelas estradas são justamente aqueles com menor biodiversidade, como a tundra. As exceções são as florestas tropicais da Amazônia, Congo e Sudeste Asiático, que possuem grandes áreas livres de rodovias.

Os pesquisadores alertam ainda que as áreas livres de estradas continuam vulneráveis, com pouca proteção, e chamam a atenção para o risco de degradação que elas correm, caso não sejam protegidas. A criação de Unidades de Conservação é um caminho apontado para frear os

impactos das estradas sobre a Amazônia e outros grandes blocos de floresta do mundo, priorizando as regiões ao longo de vias já existentes em vez de áreas remotas, com menos possibilidade de serem desmatadas.

Mariana Vale lembra que a Amazônia, que ainda possuem extensas áreas contínuas de floresta, é cortada por grandes rodovias, que estão entre as mais destrutivas ambientalmente do mundo. “A primeira recomendação é sem dúvida limitar drasticamente a abertura de novas estradas na Amazônia, assim como a pavimentação de estradas já abandonadas”, afirma. “Os investimentos devem focar em estradas e regiões já bem estabelecidas, que precisam de investimentos para melhorar seus baixos índices de desenvolvimento humano.”

Saiba Mais

[Artigo: A global map of roadless areas and their conservation status](#)

Leia Também

<http://www.oeco.org.br/blogs/oeco-data/28557-estudo-reforca-ligacao-de-estradas-e-desmatamento-na-amazonia/>

<http://www.oeco.org.br/noticias/veja-o-que-ocorre-quando-uma-estrada-corta-uma-area-protégida/>

<http://www.oeco.org.br/colunas/maria-teresa-jorge-padua/novas-estradas-podem-em-risco-o-parque-nacional-dos-lencois-maranhenses/>