

09 CONCLUSÕES

9 CONCLUSÕES

Inicialmente é importante destacar que o presente Estudo de Impacto Ambiental compreende um singular aspecto na medida em que foi realizado para subsidiar o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica Ambiental – EVTEA, o qual por sua vez foi inconclusivo no tema ambiental devido à complexidade natural daquela região.

A despeito disso, este EIA teve o real objetivo de determinar a alternativa de traçado da rodovia, sendo este um considerável desafio pelos motivos destacados adiante.

Em que pese a complexidade ambiental da região, o processo de elaboração deste estudo evidenciou a grande importância logística da BR-080, em termos locais e regionais. Verificou-se que, além de ser relevante estrategicamente, no que se refere à economia regional e nacional, a implantação e pavimentação desta rodovia trará um incremento na qualidade de vida da população local, proporcionando segurança, menor tempo e mais conforto em seus percursos, o que atualmente não ocorre, em função do estado precário das estradas através das quais essas populações se deslocam.

O primeiro aspecto que é necessário ressaltar e que foi demonstrado nesse estudo é a importância da logística para o setor agropecuário, o qual se constitui em força motriz da economia das áreas de influência do empreendimento e do Corredor Centro-Norte. Por meio da logística e da sua capacidade de disponibilizar equipamentos, insumos, tecnologia, bem como pela eficiência e eficácia na produção e comercialização de produtos, é movimentada uma complexa rede de agentes e atividades concernentes à atividade agropecuária.

O preço final do produto agrega também o custo logístico e os custos de transação. No que se refere à realidade brasileira, as longas distâncias percorridas entre zonas de produção, consumo interno e portos de exportação somam importantes valores ao preço final, uma vez que os produtores acabam pagando mais caro pelos insumos e frete.

Tem se verificado que tais custos, que vêm afetando a competitividade, influenciam negativamente nos preços internos, reduzindo a renda do produtor e

levando a uma perda na participação do Brasil no mercado internacional.

Nesse EIA constatou-se que uma das rotas mais utilizadas para o escoamento da produção da All é o intermodal rodoviário-hidroviário e ferroviário, indo para São Simão, em Goiás até chegar ao Porto de Santos, em São Paulo. O modal rodoviário é o principal canal de escoamento da produção de grãos, algodão e carne bovina mato-grossenses destinados à exportação.

Realizada essa análise, conclui-se que a BR-080 exercerá um papel preponderante na ligação da região produtiva do Mato Grosso à Ferrovia Norte Sul, principalmente tendo em vista a expectativa de um crescente aumento na safra de grãos no Mato Grosso. Será criada, com a instalação dessa rodovia, uma nova alternativa para o escoamento da produção via modal ferroviário para o Porto de Itaqui no Maranhão, possibilitando o atendimento à demanda das regiões Norte e Nordeste por oleaginosas, cereais e fibras.

Além da importância estratégica do empreendimento no contexto econômico regional, a instalação da rodovia também beneficiará diretamente a população da AID e All. Uma infraestrutura eficiente de transportes é fundamental para a qualidade de vida de uma população. Conforme foi demonstrado nesse estudo, Cocalinho, Ribeirão Cascalheira, Novo Santo Antônio e São Miguel do Araguaia não possuem uma adequada infraestrutura de serviços de atendimento à população, especialmente nos quesitos educação e saúde. Dessa forma, tem sido necessário que os moradores se desloquem com frequência para outros centros, onde haja a disponibilidade de equipamentos de saúde, educação e comércio de melhor qualidade, de forma a suprir suas necessidades básicas. Sendo assim, a instalação da rodovia pode facilitar a esses usuários o acesso a esses serviços, reduzindo o tempo e melhorando a qualidade dos deslocamentos.

Em contrapartida, os estudos ambientais indicaram que essa área extremamente estratégica para o desenvolvimento socioeconômico regional coincide com uma área de extrema sensibilidade ambiental, como pôde ser observado nas análises dos meios físico e biótico. Isso exigiu diagnósticos rigorosos que permitissem avaliar de forma precisa os ambientes naturais da área de influência.

A zona em estudo representa o contato entre duas províncias florísticas: a do Cerrado e a Amazônica, ambas pertencentes ao domínio Amazônico, um dos

principais domínios biogeográficos da Região Neotropical. Apresenta extensas áreas de campos sazonalmente inundados (campos de murundus), complexos de cerrado/cerradão, matas inundáveis e mata seca.

A ocorrência de formações aluviais pioneiras, influenciadas diretamente pelos rios ou pelo lençol freático superficial, apresentando trechos permanentemente ou temporariamente alagados, resulta num mosaico florestal bastante complexo entre fisionomias tipicamente florestais e trechos perturbados com predominância de espécies pioneiras

O **sarã** (formação dominada por *Sapium glandulosum*) é uma formação arbustivo-arbórea ocorrente às margens do rio das Mortes e do rio Araguaia, sobre solos depositados nas cheias, com cota igual ou muito próxima do lençol freático e topografia plana, que no conjunto determina a manutenção da umidade do solo na maior parte do ano.

Devido à dinâmica dos cursos d'água regionais, é comum que comunidades com dominância de espécies pioneiras ocupem grande parte das margens dos rios. Na margem do rio das Mortes e do rio Araguaia a vegetação herbácea é muito restrita e o componente arbóreo é dominado pelo sarã, com ocorrência de poucos indivíduos de outras espécies também tolerantes aos mesmos limitantes ambientais.

A AID apresenta um grande potencial para a preservação de espécies raras e vulneráveis a ações antrópicas. No trecho entre o rio das Mortes e a sede municipal de Ribeirão Cascalheira, ocorre um complexo ecótono entre as formações típicas de cerrado e formações florestais de influência amazônica.

Em âmbito local, o enquadramento das fitofisionomias é bastante complexo, devido à ocorrência de gradientes decorrentes da interpenetração da flora e da vegetação dos dois biomas, incluindo formações inundáveis sazonalmente.

Os esforços empregados nas amostragens de fauna, por sua vez, resultaram em 8704 registros de peixes, referentes a 181 espécies, três delas endêmicas da Bacia Tocantins-Araguaia; 3638 registros de anfíbios, distribuídos em 38 espécies, sendo quatro endêmicas do Cerrado; 1565 registros de répteis (577 registros de quelônios), relativos a 69 espécies, sendo seis endêmicas do Cerrado; 9929 registros de aves, com uma riqueza de 338 espécies, sendo 18 endêmicas do Bioma Cerrado e três espécies ameaçadas de extinção, e 2236 registros de mamíferos, distribuídos

em 44 espécies, sendo nove ameaçadas de extinção no Brasil e quatro endêmicas do Cerrado.

Além disto, a região consiste em um grande mosaico de Unidades de Conservação, Áreas Indígenas e Áreas Prioritárias para Conservação. Cerca de 80% do traçado proposto para a rodovia intercepta uma área relativamente bem preservada.

A porção mais a leste, entre o rio das Mortes e o rio Araguaia, se constitui num grande corredor de diversidade, com cerrado e matas ciliares, além dos rios Forquilha e Cristalino, relativamente bem preservadas, interligando as unidades de conservação ali presentes.

No trecho entre a zona urbana de Ribeirão Cascalheira e o rio das Mortes, destaca-se como corredor ecológico a mata ciliar do rio São João Grande, área de grande diversidade animal e vegetal, que serve de refúgio para a fauna de grandes extensões de cerrado, os quais são carentes de fontes de dessedentação durante os meses de seca.

De posse das conclusões dos diagnósticos e após as inferências da análise integrada, o desafio foi determinar a diretriz de traçado que evitasse o máximo possível dos impactos potenciais e, dessa forma, obter a viabilidade da rodovia dada a sua importância socioeconômica. Assim, foi dado foco nas áreas mais sensíveis de cada alternativa e ponderados critérios que permitissem o alcance do objetivo deste EIA.

Inicialmente, antes do aprofundamento dos estudos, havia uma expectativa de que a rodovia fosse traçada em linha reta, com cerca de 170 km de extensão, ligando Ribeirão Cascalheira a Luiz Alves, em São Miguel do Araguaia. Contudo, foram estudadas alternativas e propostos ajustes, justamente visando reduzir e evitar os impactos, fazendo com que o trecho da rodovia a ser pavimentado fosse acrescido em cerca de 30 km, chegando a 200 km de extensão.

Conforme descrito no capítulo de Alternativas Locacionais, para a determinação da alternativa locacional da rodovia BR 080/MT mais favorável do ponto de vista ambiental, considerando os aspectos físicos, bióticos e socioeconômicos, foram concebidas alternativas utilizando-se os seguintes critérios:

- a) Evitar a passagem sobre unidades de conservação;
- b) Evitar as áreas de inundação dos rios na época chuvosa;

- c) Evitar passagem por áreas alagadas naturais;
- d) Evitar passagem em áreas próximas a Terras Indígenas;
- e) Priorizar a utilização de áreas com topografia favorável, evitando cortes e aterros no terreno;
- f) Transpor áreas com menor necessidade de intervenção na vegetação nativa;
- g) Aproveitar caminhos de serviços, acessos e estradas vicinais já existentes.

Com as várias incursões a campo, que permitiram os detalhamentos dos diagnósticos, foi possível identificar os seguintes pontos mais sensíveis da área de influência, sobre cada alternativa, conforme mapa de Sensibilidade Ambiental (TOMO 6), elaborado para análise do meio físico. No sentido Oeste-Leste:

- a) os pontos onde o traçado transpõe as matas ciliares do rio São João e afluentes;
- b) o ponto onde o traçado atravessa o rio das Mortes, onde se localiza o Refúgio de Vida Silvestre Quelônios do Araguaia;
- c) o ponto em que o traçado cruza o rio Corixo da Forquilha, afluente do rio Cristalino e o ponto em que o traçado cruza o rio Cristalino e
- e) a área localizada entre o Refúgio de Vida Silvestre Corixão da Mata Azul e a APA Meandros do Araguaia, transposta pelo traçado.

Com base nos critérios supra citados e analisando detalhadamente os pontos sensíveis descritos, conclui-se, dentre as alternativas locais estudadas, que a Alternativa 5 se apresentou positiva e significativamente diferente das demais, com um volume estimado de supressão cerca de 30% inferior e incidente, em sua maior extensão, sobre áreas abertas e ambientes antropizados. Além disso, nessa mesma alternativa, os menores impactos coincidem com os menores investimentos em obras de arte. Serão, então, menores as interferências sobre os cursos d'água, sendo que as pontes se converterão em passagens de fauna.

Conclui-se, portanto, que há viabilidade na instalação da rodovia BR-080/MT, uma vez que com a alternativa de traçado escolhida foi possível projetar uma diretriz com o menor impacto possível, prevenindo a maioria absoluta dos impactos. Soma-

se a isso o fato de que os impactos remanescentes são passíveis de mitigação e compensação, conforme apresentação das medidas e descrição dos programas propostos.

SUMÁRIO

9 CONCLUSÕES 1