

3 ALTERNATIVAS TECNOLÓGICAS E LOCACIONAIS

A estrada em estudo, conhecida como BR 317/AM, foi implantada no sentido da divisa dos estados para Boca do Acre, no ano de 1956, como um caminho de serviço dos seringueiros, ou seja, foi feita a abertura do eixo principal sem estudos e/ou planejamento, ia-se seguindo o trecho onde era mais fácil realizar a abertura. Até hoje a única rodovia que liga o município de Boca do Acre, no Amazonas, ao município de Assis Brasil, no Acre.

As obras de infra-estrutura da BR-317/AM tiveram seu início no ano de 1965, e a rodovia manteve-se sem pavimentação até o ano de 2002, quando se iniciaram os trabalhos de pavimentação. O IPAAM - Instituto de Proteção Ambiental do Estado do Amazonas, órgão ambiental responsável na época, através da Licença de Instalação - LI nº 029/02 de 11.03.02, autorizou a realização das obras de terraplanagem, obras de arte e asfaltamento no trecho da rodovia BR 317/AM, entre os km 416 a 516, passando pelos municípios de Boca do Acre-AM e Lábrea-AM.

Até meados de 2003 haviam sido executados 10% das obras, estavam em andamento obras de drenagem e terraplanagem dos primeiros 7 km do trecho, com previsão de término de toda rodovia para dezembro de 2003, fato este que não ocorreu.

A análise das alternativas locais, de um modo geral, muito se beneficia com o resgate de informações de conclusões de estudos preliminares dos agentes responsáveis pelo planejamento e infra-estrutura de rodovias no país.

A análise da dimensão socioambiental, bem como dos aspectos técnicos, econômicos e financeiros, é determinante nas decisões do projeto relativas à tecnologia, traçado da rodovia e localização de suas obras de arte, caixas de empréstimo, bota-fora e etc.

Este procedimento permite, além da otimização dos aspectos técnicos e econômicos do empreendimento, a minimização dos impactos ambientais indesejáveis e a potencialização dos positivos, evitando-se áreas que apresentassem interferências inviabilizadoras e restrições legais ou sócio-ambientais para a implantação, operação e manutenção do empreendimento.

3.1. Alternativas Locacionais

O projeto da BR-317, sub-trecho Boca do Acre divisa AM/AC, prevê a pavimentação do trecho que já se encontra aberto, com algumas melhorias de traçado, corrigindo pontualmente condições que possam proporcionar desconforto ao usuário. A área de influência do empreendimento encontra-se em uma região que passa por Áreas Indígenas e propriedades lindeiras (pecuária).

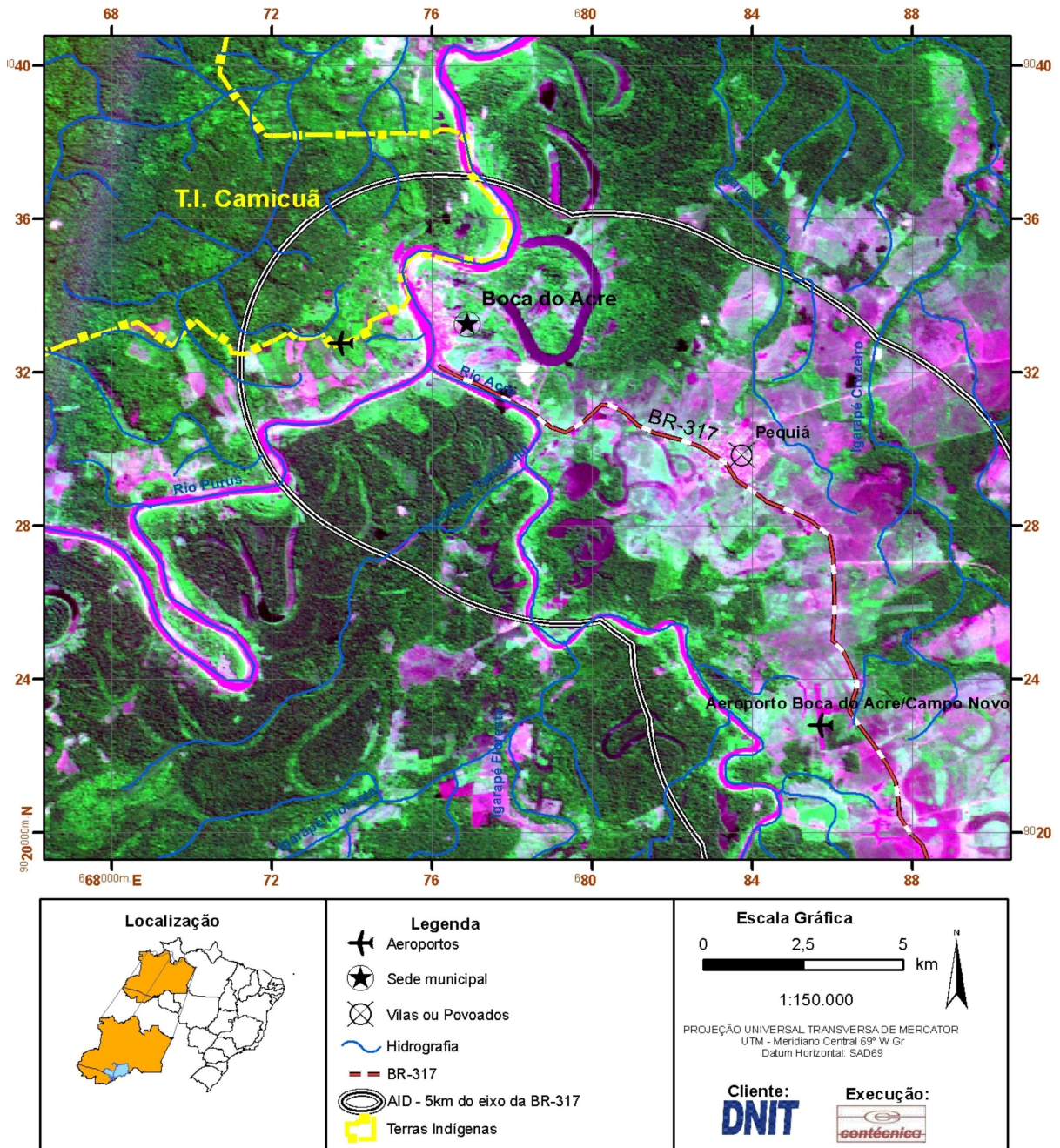
Pelo fato do traçado da BR 317 já existir desde 1956, a concepção inicial é executar a pavimentação aproveitando a plataforma já existente. Para que seja certificado esse traçado será feita análise no Projeto Executivo, datado de junho de 2005, e vistoria *in loco* pela equipe de engenharia, comparando-o com a realidade atual da região, considerando que processos erosivos e de carreamento de matérias se desenvolveram até os dias atuais.

Caso haja necessidade de algumas alterações no traçado, essas serão para melhoria em raios de curvas, desvios de áreas susceptíveis à erosão e demais áreas fragilizadas. As atividades inerentes a estas áreas estarão contempladas no PBA, documento a ser entregue na fase de Licenciamento de Instalação.

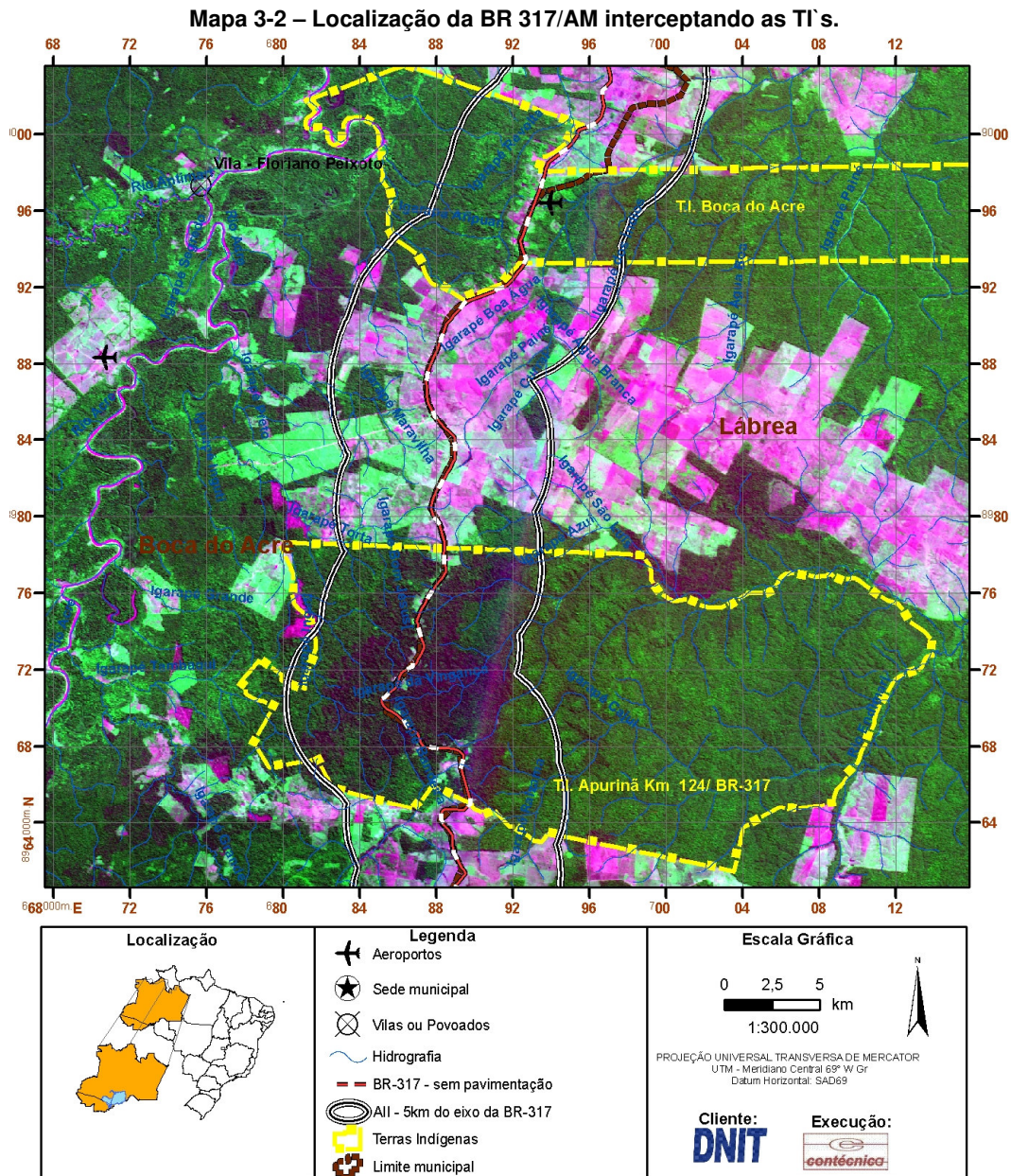
A opção por um novo traçado implicaria na abertura de uma nova estrada, gerando uma alta degradação ambiental, principalmente nas áreas mais preservadas, como é o caso das terras indígenas, e conseqüentemente novos passivos ambientais. A abertura de novas áreas de remanescentes de mata implicaria em justificativa negativa consistente aos órgãos ambientais, bem como aumentaria o custo final da obra.

Os mapas abaixo identificam os dois pontos que a BR 317/AM irá ligar (Boca do Acre/AM e a divisa dos Estados do Amazonas e do Acre), o trecho em que essa intercepta as duas Terras Indígenas (TI Boca do Acre e TI Apurinã Km 124/BR 317), e a TI Camicuã localizada na área de influência da rodovia.

Mapa 3-1 – Localização da TI Camicuiã em relação a BR 317/AM

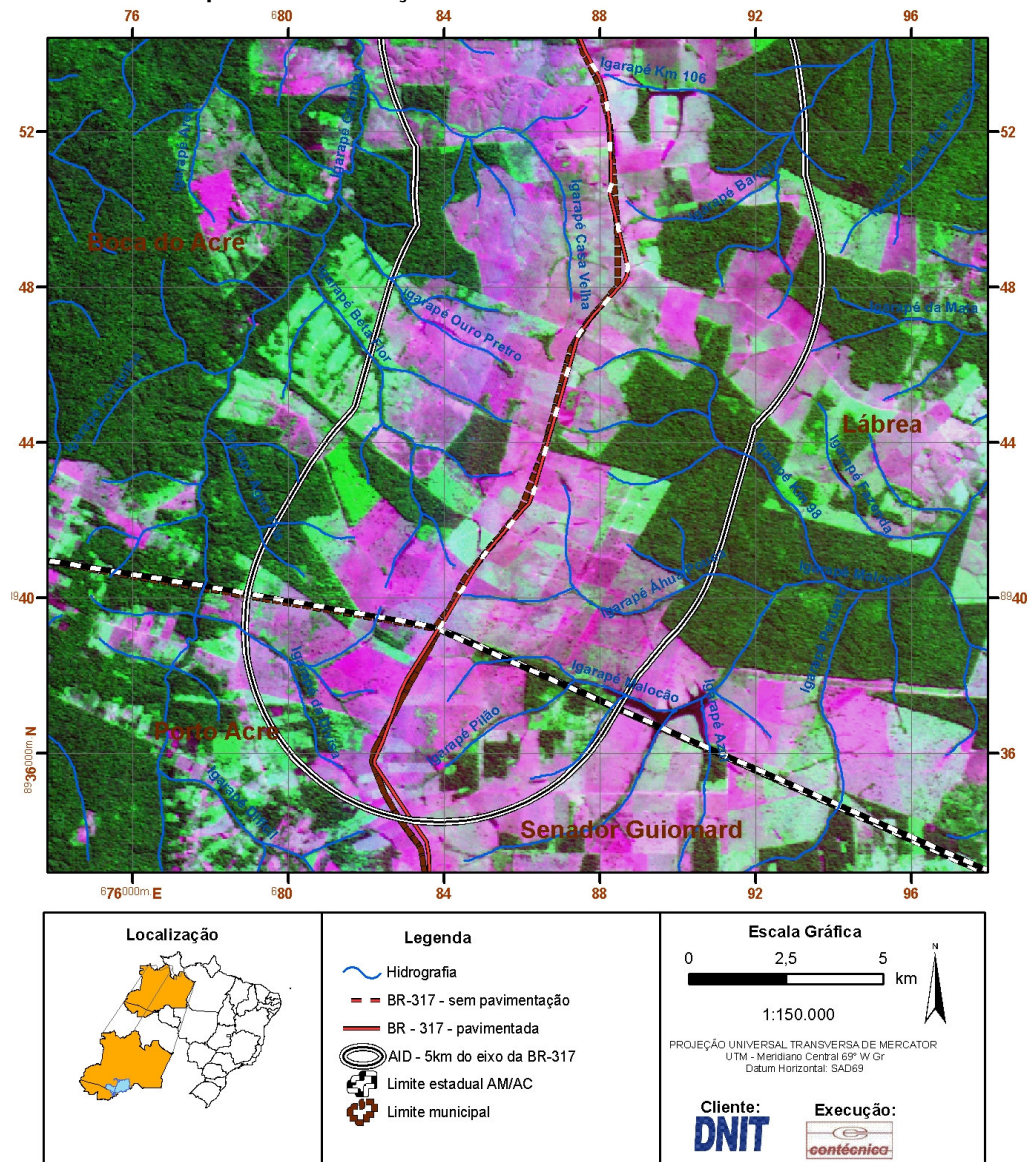


No mapa pode-se observar que no trecho de saída da BR 317/AM da sede municipal de Boca do Acre/AM, o traçado segue paralelo ao leito do rio Acre, área já antropizada, e segue por uma área onde foi feito um aterro a fim de elevar a rodovia e evitar alagamentos até a sede de Piquiá (antiga Walterlândia), área que já está mais desenvolvida e sofre bastante pressão devido a intensa criação bovina. Assim novas alternativas para o traçado implicariam em grande pressão para essa região que possui poucas áreas ainda preservadas.



No mapa acima observa-se que a rodovia atravessa as duas terras indígenas citadas, as interferências na vegetação já estão estabilizadas e com a fauna são mínimas considerando sua exuberância com o número de atropelamentos registrados; mantendo a área bastante preservada. Sugestões de alteração do traçado nestas áreas resultariam na supressão de novas áreas, gerando impactos sobre a fauna e a flora local, além dos impactos sobre as comunidades indígenas.

Mapa 3-3 – Localização do trecho final da rodovia BR 317/AM.

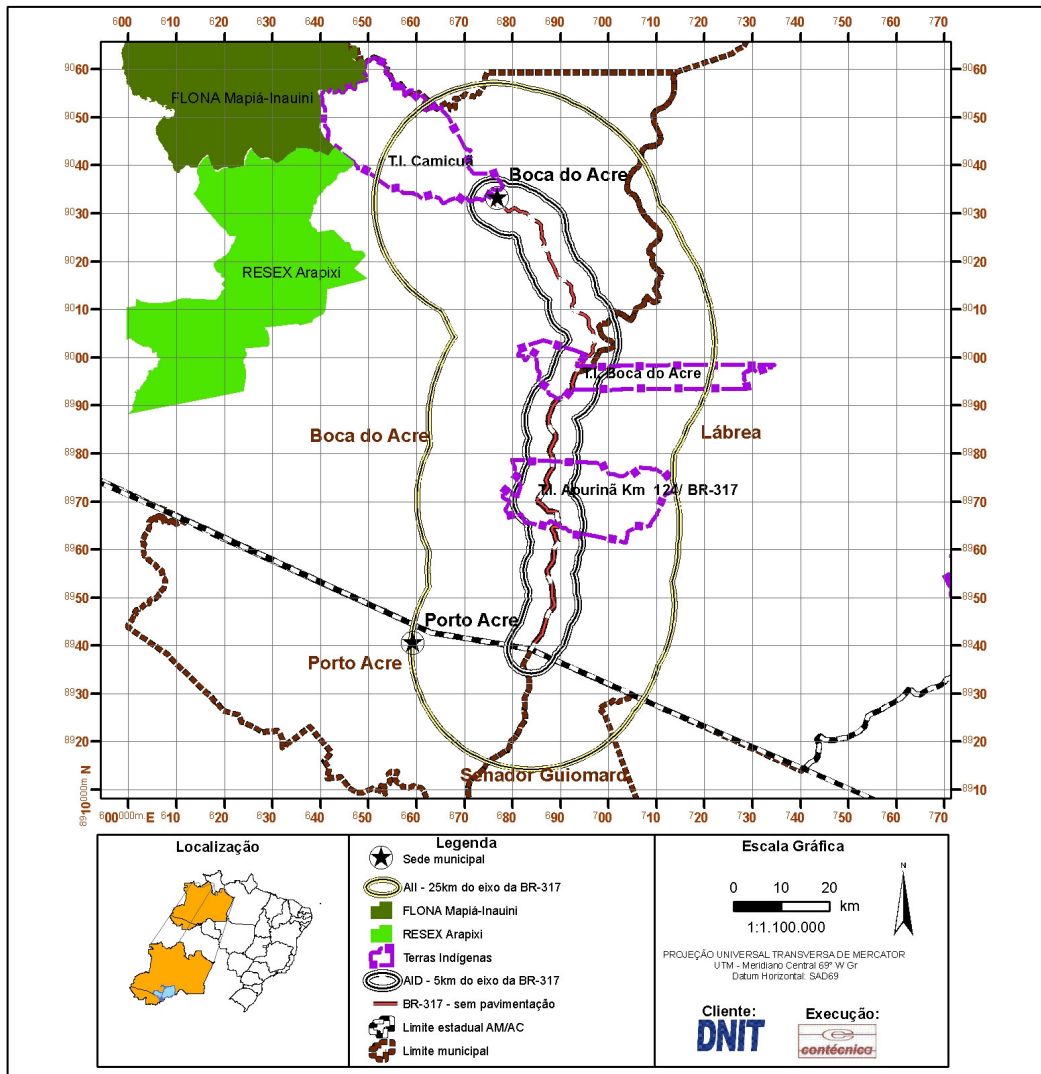


O trecho a ser pavimentado termina na divisa dos estados do Amazonas e do Acre, encontrando o trecho final da BR 317/AC, localizado no estado do Acre, já pavimentado e em fase de sinalização, que corresponde ao final da BR.

Observando o grau de antropização da região, grandes propriedades com criação de gado e as faixas de rolamento em plena atividade com impactos que podem ser identificados, quantificados e recuperados/mitigados, a fim de evitar novas pressões ao meio ambiente, se optou por não alterar o traçado da BR 317/AM.

No mapa abaixo é possível identificar que a Área de Influência Direta (faixa de 10km) e a Área de Influência Indireta (faixa de 50km) do empreendimento não interferem diretamente em áreas de Unidade de Conservação, e a AID não atinge suas respectivas zonas de amortecimento, evitando qualquer tipo de alteração no cotidiano destas unidades.

Mapa 3-4 – Espacialização de todo traçado da BR 317/AM, representação de suas Áreas de Influência, terras Indígenas com interferência direta e as Unidades de Conservação existentes nas proximidades.



Portanto, não se justifica ambientalmente e economicamente a abertura de novas áreas para a implantação e pavimentação de um novo traçado da BR 317/AM, uma vez que a rodovia encontra-se implantada e em plena operação.

Essa obra é de grande importância socioeconômica para a região, por proporcionar locomoção rápida e segura de pessoas e bens entre a cidade de Boca do Acre/AM e o estado do Acre, contribuindo assim para o desenvolvimento e integração da região amazônica.

3.1.1 Não Realização do Empreendimento

A alternativa de não execução da obra de pavimentação da BR-317/AM, sub-trecho Boca do Acre divisa AM/AC representa manter as atuais condições de precariedade, com atoleiros, baixo fluxo, difícil locomoção, riscos de acidentes com pedestres e ciclistas constantes na pista com os respectivos prejuízos e agravantes sobre o problemático sistema rodoviário em pauta.

A não realização penalizará cada vez mais a sociedade em geral e os usuários da rodovia em particular. Nesse contexto pode-se mencionar os efeitos negativos resultantes desta falta de pavimentação:

- custos operacionais dos veículos que trafegam nessa rodovia;
- tempo de viagem para os passageiros;
- alto custo e tempo na entrega de mercadorias;

Observando esses quesitos, percebe-se que a não realização da obra representaria um ônus elevado a ser absorvido pela população diretamente afetada.

Não ocorrendo a pavimentação da rodovia estima-se que a precariedade das condições de tráfego existentes devam continuar e, inclusive piorar em função do crescimento e adensamento da população humana e ainda pela deterioração natural das condições da rodovia existente, cuja qualidade sofrerá cada vez mais em função do aumento do uso e pelos intemperismos a que essa está exposta.

Essa opção limitará o desenvolvimento econômico e social da região influenciada pelo empreendimento visto que outras alternativas de transporte não estão disponíveis ou previstas a serem implantadas.

Portanto, a não realização da obra torna-se até impensável visto que a implantação do empreendimento é um pleito fortemente desejado e requerido há muito tempo pelas forças políticas, econômicas e sociais do estado do Amazonas e regiões integradas.

3.2. Alternativas Tecnológicas

As técnicas de construção de estradas existentes atualmente favorecem a implantação e pavimentação de uma obra, com um menor custo orçamentário e ambiental, proporcionando melhor qualidade à estrutura estradal. A aplicação de determinadas alternativas tecnológicas considera a viabilização da obra visando o meio ambiente.

A tecnologia a ser implantada pelas Empresas Construtoras encontra-se indicada no Projeto de Engenharia, que discrimina todos os tipos de atividades e ações que serão implementadas na obra de pavimentação, conforme foi especificado no item 2.2 – Características do Empreendimento.

A maior parte das máquinas e matéria-prima que serão utilizadas para as obras de terraplanagem, obras de arte e pavimentação na BR 317/AM virão de outras localidades, sendo assim, todo o asfalto para a obra e o cimento para a produção do A.A.U.Q virão de Manaus em balsas, como alternativa, o transporte poderá ser realizado por rodovia, pela BR 364, a partir de Cuiabá e Porto Velho, numa distância que alcança 3.694 km. O agregado a ser utilizado nas obras de drenagem será proveniente da Pedreira Abunã, na BR 364/RO.

A usina de asfalto deverá se localizar na Estaca 0,00 a 100 m do eixo, e a areia necessária para produção do A.A.U.Q e da mistura da base (solo + areia), será extraída do Areal A-01, distante 8,65 km da Estaca 0,00.

ÍNDICE

3	ALTERNATIVAS TECNOLÓGICAS E LOCACIONAIS	3-1
3.1.	Alternativas Locacionais	3-2
3.1.1	Não Realização do Empreendimento	3-8
3.2.	Alternativas Tecnológicas	3-9

Índice de Mapas

Mapa 3-1	– Localização da TI Camicuí em relação a BR 317/AM.....	3-3
Mapa 3-2	– Localização da BR 317/AM interceptando as TI's.....	3-4
Mapa 3-3	– Localização do trecho final da rodovia BR 317/AM.....	3-5
Mapa 3-4	– Espacialização de todo traçado da BR 317/AM, representação de suas Áreas de Influência, terras Indígenas com interferência direta e as Unidades de Conservação existentes nas proximidades.....	3-7