

9 CONCLUSÃO

A infra-estrutura viária é o principal elemento estruturante do desenvolvimento econômico, social e ambiental, integrado e sustentável de uma região. O Norte, nas últimas décadas, vem desenvolvendo gradativamente um processo a fim de interagir sua economia às regiões mais desenvolvidas do país. Uma considerável transformação na estrutura da região resultou desse processo que requer ajustamento às novas relações interestaduais e regionais, incluindo também outros países, através de meios de transportes mais eficientes e de menor custo

O objetivo da pavimentação da BR-317/AM, sub-trecho Boca do Acre – Divisa AM/AC é consolidar a integração desta região com toda a região Norte na qual a rodovia está inserida, através do crescimento das relações comerciais e do turismo, resultando na complementação e fortalecimento das economias regionais, uma vez que o desenvolvimento da região depende do desenvolvimento da malha viária da região, que por sua vez depende do dinamismo da economia regional, em termos setoriais e espaciais, bem como da evolução das relações políticas entre o Brasil e os países limítrofes, com os quais partilha a Bacia Amazônica.

Na divisa AM - AC a BR 317/AM passa a ser chamada de BR 317/AC, que liga a capital, Rio Branco, ao sul do estado, passando pelos municípios de Senador Guiomard, Capixaba, Epitaciolândia e Brasiléia na fronteira com a República da Bolívia. A partir de Brasiléia a rodovia BR 317/AC continua por mais 110 km até chegar à cidade de Assis Brasil, já na fronteira com o Peru.

Outra rodovia importante, que está sendo implantada na região próxima à BR 317/AM, é a BR-319/AM/RO, única ligação rodoviária do Amazonas com a região Centro-Oeste do país.

Neste capítulo serão apresentadas as modificações ambientais, os benefícios e a viabilidade ambiental do empreendimento. Com base nos diagnósticos temáticos do meio físico, e ainda na análise dos impactos e respectivas medidas e programas propostos, conclui-se que o empreendimento, à semelhança de outras obras lineares e em contexto amazônico, concentra as interferências negativas com maior significância, ou seja, com probabilidades de transtornos mais sérios à população e aos componentes ambientais, durante a fase de construção. Isto representa, de certa forma, um facilitador para a aplicação das medidas de solução dos problemas na medida que, durante essa fase, a presença das construtoras possibilita a aplicação das soluções propostas concomitantemente, de modo a mitigar todas as interferências com ações conjugadas às obras. A correta implantação dos mecanismos de prevenção e controle propostos neste EIA irá frear processos existentes, gerando um ganho ambiental para região.

O grande eixo estruturador destas modificações constitui-se na melhoria da acessibilidade local. Atualmente, por ser pouco acessível, a área se caracteriza pela baixa ocupação e uma grande e pouco sustentável exploração dos recursos naturais. Há registro de grandes áreas abertas para formação de pastagens, situação que vem se acentuando no período recente.

Na medida em que a acessibilidade local melhorar com o asfaltamento da rodovia e considerando a eficácia dos programas ambientais, irão se verificar uma série de benefícios sociais, econômicos e ambientais decorrentes da execução das obras e operação da rodovia.

Para as populações residentes na área, a qualidade de vida irá melhorar consideravelmente pela simples possibilidade de acessar equipamentos e serviços públicos essenciais, mesmo que distantes, se locomover com mais agilidade, conforto e segurança, condição que hoje lhes é extremamente dispendiosa em termos de valor e de esforço.

A base econômica da macrorregião definida pelos extremos do eixo da rodovia também será amplamente modificada, tendo em vista os ganhos econômicos viabilizados pelo escoamento da produção da criação de gado e a chegada de novos insumos com o acesso agora eficiente.

Do ponto de vista econômico e social a pavimentação da BR 317/AM apresenta vários benefícios, caracterizados principalmente pelas vantagens que ocorrem durante a operação, ou seja, quando a obra estiver concluída, podendo-se destacar:

- diminuição do tempo de viagem com seus efeitos positivos sobre redução do stress e menores danos a saúde dos usuários;
- aumento da segurança no tráfego;
- melhoria no fluxo e velocidade de tráfego com efeitos sobre a diminuição no consumo de combustível e menor emissão de poluentes atmosféricos;
- aumento da durabilidade dos veículos;
- diminuição no valor de alguns produtos que sofrem um reajuste devido ao alto custo do frete.

Quanto ao Patrimônio Arqueológico foram detectados sítios e áreas de ocorrência arqueológicas, inclusive em áreas bastante próximas do eixo da rodovia e que demandarão a execução de programas de resgate e salvamento.

A Componente Indígena indica a existência de duas terras indígenas no eixo da rodovia: a TI Apurinã KM 124 a TI Boca do Acre, habitadas pelos povos Jamamadi e Apurinã. Entretanto, na área de influência indireta ainda são registrados conflitos de terras e outras áreas indígenas aguardam processo de demarcação. A situação de conflito de terras é muito antiga na região e antecede a implantação da BR 317. É importante ressaltar que as expectativas das populações indígenas foram ouvidas e se faz necessário dimensionar a inserção do empreendimento no contexto da pavimentação da rodovia. A fim de compatibilizar tal situação, os passivos sociais não podem ser auferidos tão somente ao DNIT como empreendedor, mas ao conjunto de órgãos competentes que atuam na região.

Do ponto de vista dos recursos naturais da região, especialmente os florestais, esses sofrerão a pressão inicial advinda da supressão na etapa de instalação da rodovia. Nessa etapa, as construtoras deverão exercer firme controle e monitoramento de seu pessoal contratado, e das firmas terceirizadas, com a implantação de normas de procedimentos e rígida fiscalização.

A adoção de medidas preservacionistas direcionadas aos remanescentes mais significativos e aos corredores de biodiversidade identificados na análise integrada representarão um aumento das áreas legalmente protegidas na região e, conseqüentemente, ganhos na conservação da biodiversidade regional.

Os inevitáveis transtornos decorrentes de uma obra dessa envergadura durante a sua fase de construção são temporários. Para minimizar esses danos o empreendedor estará coordenando e pondo em ação uma série de medidas e programas, onde os serviços de comunicação social, informações de trânsito, sinalizações e avisos apropriados irão reduzir sobremaneira os impactos negativos que deverão afetar temporariamente os usuários da rodovia.

Ademais, os empregos a serem gerados durante a execução das obras irão fortalecer a economia de ambos os Estados, em geral, e dos municípios diretamente beneficiados em particular.

Embora esses postos de trabalho sejam temporários, perdurando apenas até a conclusão das obras, e sazonais, representando, portanto, uma interferência negativa quando da desmobilização, a recomendação de contratação de mão-de-obra local certamente amenizará bastante seus efeitos negativos, principalmente aqueles relacionados ao inchaço urbano e seus desdobramentos.

Em vista dos fatos apresentados, entende-se que as soluções técnicas propostas para a obtenção de viabilidade ambiental pelo empreendimento serão objeto de amadurecimento nas etapas subseqüentes do processo, nas quais se definirá o limite aceitável para sua viabilidade a partir de um processo de discussão e tomada de decisão político-institucional. Assim, a contribuição dos debatedores e sua inclusão nas próximas etapas do licenciamento ambiental propiciarão o equilíbrio desejável entre as posições favoráveis e contrárias ao empreendimento, melhorando a qualidade das soluções que deverão garantir a realização do empreendimento em bases sustentáveis.

A equipe técnica trabalhou na identificação das situações-problema que representam impedimentos à consecução do empreendimento, partindo da compreensão de que a pavimentação da BR-317/AM se justifica como um empreendimento necessário e desejado pela sociedade, mas que precisa ser objeto de uma gestão ambiental qualificada e eficaz para ser viável. A proposição de medidas que vão minimizar os efeitos negativos das obras e da futura operação da rodovia constitui um compromisso do poder público aqui representado pelo empreendedor, embora seja identificada, desde já, a necessidade de envolvimento de outras esferas de governo para cobrir o amplo elenco de problemas e oportunidades que o empreendimento proporciona.

Considerando o bom andamento das obras, com a utilização de modernas técnicas da engenharia, e a implementação das Medidas e Programas Ambientais propostos, com respeito ao Meio Ambiente e à qualidade de vida da população, a equipe técnica responsável pelo Estudo de Impacto Ambiental – EIA/RIMA da BR 317/AM conclui pela Viabilidade Ambiental do empreendimento.

A foto abaixo representa a divisa entre os estados do Acre e Amazonas, final do trecho pavimentado, BR 317/AM e o final do trecho proposto para pavimentação, BR 317/AM, subtrecho entre Boca do Acre/AM e a divisa AM/AC.



Foto 9-1 – Divisa dos Estados e a diferença dos trechos da BR 317.