

UMA VISÃO SOCIOECONOMICA E AMBIENTAL DO PROJETO DE MELHORIA E PAVIMENTAÇÃO DA BR- 308/PA (TRECHO 1), QUE LIGA O MUNICÍPIO DE BRAGANÇA-PA AO MUNICÍPIO DE VISEU-PA

Bruna Silva dos Santos (*), Blenda Silva dos Santos

* Universidade da Amazônia- UNAMA. E-mail: bruna.ss043930@gmail.com

RESUMO

Atualmente no Brasil, são utilizados 5 modais de transporte com características específicas: rodoviário, ferroviário, aéreo, aquaviário e dutoviário (COLAVITE e KONISHI, 2015). Segundo o Governo Brasileiro (2017), 61,1% de toda a carga transportada no Brasil usa o sistema modal rodoviário, o mesmo é predominante no território brasileiro, sendo sua distribuição desigual. Na região Norte do país os transportes interestaduais em sua maioria são realizados através de rios, a falta de investimentos no transporte rodoviário no Pará, faz com que as poucas rodovias existentes no estado, em sua maioria encontrem-se em más condições de uso, o que dificulta o deslocamento de pessoas e produtos. Essa é a realidade da BR-308/PA que faz parte do Programa de Integração Nacional, tem 650 km de extensão, e conecta o estado do Pará ao estado do Maranhão. Em 2016, foi colocado em prática o Projeto Executivo de Engenharia para a Melhoria e Pavimentação da rodovia. A área de estudo deste trabalho é o Trecho 1 da BR-308/PA, o objetivo é conhecer as interferências socioeconômicas e ambientais da fase de implantação do Projeto. Segundo o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte- DNIT (2019), durante mais de 40 anos a BR-308/PA foi um pedaço esquecido do estado do Pará, porém, com a execução do projeto o governo espera que sejam criadas novas oportunidades de emprego e que ocorra o desenvolvimento acelerado da economia regional.

PALAVRAS-CHAVE: Modal Rodoviário, Projeto de Pavimentação, BR- 308/PA.

INTRODUÇÃO

O transporte brasileiro passou por diversas fases, de acordo com o período histórico e econômico do país. No Brasil Colônia a forma de se locomover por grandes distâncias era o transporte marítimo, logo após, para impulsionar o modelo econômico explorador foram criadas as ferrovias, com o propósito de escoar a produção de café, além de outros produtos primários. Foi a partir da industrialização em 1940, que no Brasil começou a ser usado o transporte rodoviário, essa forma de transporte logo ganhou força por seu custo ser barato e pela malha ferroviária se encontrar sucateada (ROCHA, 2015).

Atualmente no Brasil, são utilizados 5 modais de transporte com características específicas: rodoviário, ferroviário, aéreo, aquaviário e dutoviário (COLAVITE e KONISHI, 2015). Segundo o Governo Brasileiro (2017), 61,1% de toda a carga transportada no Brasil usou o sistema modal rodoviário, o modal rodoviário é predominante no território brasileiro, sendo sua distribuição desigual, concentrando-se na região Centro-sul. Esse tipo de transporte só não se destaca dos demais na região Amazônica, pois a mesma apresenta densa rede hidrográfica natural, o que torna o transporte fluvial de grande importância para a região.

Na região Norte do país os transportes interestaduais em sua maioria são realizados através de rios. O transporte fluvial é responsável pela maior parte do escoamento e entrada de materiais e insumos, por isso, destaca-se dos demais meios de transporte e parece o preferencial das indústrias (TRINDADE, 2018). A falta de investimentos no transporte rodoviário no Pará, faz com que as poucas rodovias existentes no estado, em sua maioria encontrem-se em más condições, o que dificulta o deslocamento de pessoas e produtos.

Mesmo com as características naturais do território que se adequa melhor ao modal de transporte fluvial, a Amazônia também apresenta grandes potencialidades no que diz respeito ao transporte rodoviário. Em 1970 surgiu o Plano de Integração Nacional criado pelo governo militar, com o objetivo de integrar a região Norte a região Sul do país, assim, atraindo mais investimentos para a agricultura, pecuária, entre outros. Esses incentivos fiscais geraram a formação de grandes latifúndios ao mesmo tempo em que abriam espaço para a instalação de assentamentos de pequenos agricultores, o que gerou um aumento expressivo da população (COELHO, 2010).

A BR-308/PA é uma das muitas rodovias existentes no Pará que fazem parte do Programa de Integração Nacional, que necessitam de reparos. Por mais que as rodovias não sejam o modal de transporte mais utilizado, elas também podem vir a contribuir de maneira significativa para a economia regional, como é o caso da BR-308/PA. A mesma pertence ao Plano Rodoviário Federal instituído pela Lei Federal nº 5.917 de 10/09/73.

É uma rodovia transversal com 650 km de extensão, que conecta o estado do Pará ao estado do Maranhão, inicia-se na cidade de Belém-PA e termina na cidade de Itaúna- MA. (BR-308/PA Gestão Ambiental, 2019). Este estudo concentra-se em conhecer as interferências socioeconômicas e ambientais na fase de implantação do Projeto Executivo de Engenharia para a melhoria e pavimentação da BR 308/PA. A área de estudo é o Trecho 1 da rodovia Bragança- Viseu.

OBJETIVO GERAL

Conhecer as interferências socioeconômicas e ambientais na fase de implantação do Projeto Executivo de Engenharia para a melhoria e pavimentação da BR 308/PA.

OBJETIVOS ESPECIFICOS

- Conhecer as mudanças socioeconômicas nas Vilas que vivem as margens da rodovia, ocorridas a partir da implementação do projeto de melhoria e pavimentação;
- Identificar as interferências da obra no meio ambiente artificial e natural;
- Analisar as transformações socioeconômicas e ambientais que o Projeto Executivo de Engenharia para a melhoria e pavimentação da BR 308/PA causaram nas comunidades existentes as margens do Trecho 1 da rodovia.

METODOLOGIA

A área de estudo deste trabalho é o lote 01 da BR- 308/PA, no trecho que começa no município de Bragança e termina na Vila do Patal, zona rural do município de Augusto Correia (Figura 1). O projeto de melhoria e pavimentação prevê 115 quilômetros de asfalto, a reconstrução de pontes em concreto e a reparação de acessos as cidades existentes a margem da estrada, porém o estudo se restringi ao lote 1 com 36 km. Este projeto objetiva estabelecer um traçado mais adequado, assim, contribuirá para a melhoria das condições gerais da via, através de intervenções de construção de pavimento, implementação de sinalização e instalação de dispositivos de drenagem, entre outros (BR-308/PA Gestão Ambiental, 2019).

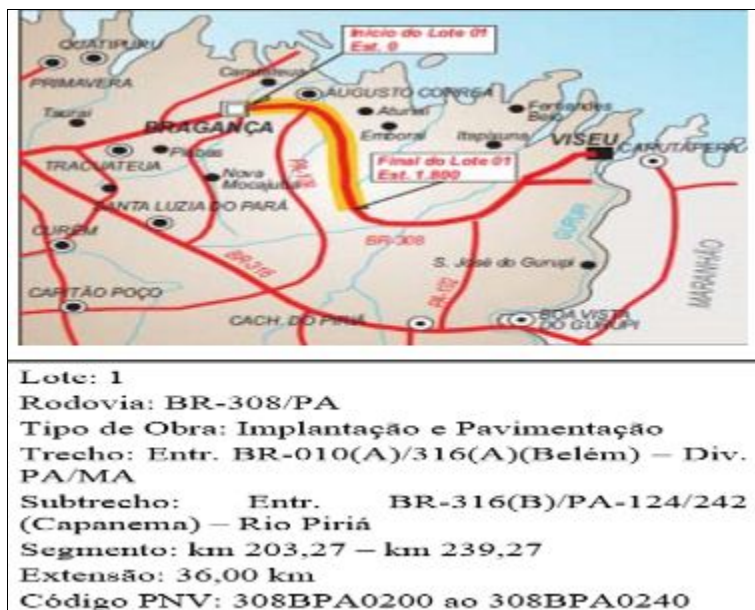


Figura 1. Área de Estudo. Fonte: SEMA/PA, 2014.

Para a verificação do processo de melhoria e pavimentação da BR 308/PA Lote 01, a metodologia deste estudo foi dividida nas seguintes fases: levantamento bibliográfico, diagnóstico, que compreende a visitas *in loco* e conversas informais com moradores e por fim, o registro fotográfico de alguns trechos da BR 308/PA. Subsequentemente ao levantamento dos dados foi efetuada a análise dos resultados. O levantamento bibliográfico que embasou este estudo teve os seguintes temas: rodovias no Brasil, o processo de pavimentação de rodovias, impactos do processo de pavimentação de rodovias, área de preservação permanente, o projeto de melhoria e pavimentação da BR 308/PA, entre

outros. Essa fase ocorreu durante toda a elaboração do estudo, possibilitando a agregação de um vasto referencial teórico e a minimização de possíveis erros nas demais fases do estudo.

O diagnóstico dos impactos ocorreu ao mesmo tempo em que o Projeto Executivo de Engenharia para a melhoria e pavimentação da BR 308/PA, primeiramente foram efetuadas as visitas *in loco*, desde o Vila do Engenho até a Vila do Patal. Nas visitas em campo foram feitos registros fotográfico e houveram conversas informais com alguns moradores das margens da rodovia, mais precisamente na Vila do Engenho, na Vila do Campinho, Vila do Cearazinho e Vila do Patal.

RESULTADOS OBTIDOS

Segundo o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte- DNIT (2019), durante mais de 40 anos a BR-308/PA foi um pedaço esquecido do estado do Pará, visitantes e caminhoneiros demoravam mais de 4 horas para percorrer 115 quilômetros de uma estrada que no verão era esburacada e formava grandes nuvens de poeira (Figura 2), e no inverno se transformava em lama (Figura 3), o que dificultava ainda mais o tráfego de automóveis. A população as suas margens via as outras regiões se desenvolverem economicamente com mais rapidez, enquanto as “mais isoladas” estavam estagnadas economicamente. Os produtos demoravam a chegar até elas e quando chegavam custavam até o triplo do preço vendido no município de Bragança.



Figura 2. Nuvem de poeira BR 308/PA. Fonte: Autoras,2019.

Figura 3. Condição da BR 308/PA de Bragança-Viséu no inverno. Fonte: FEC, 2019.

O Projeto de Melhoria e Pavimentação da BR 308-PA faz parte do Programa de Aceleração do Crescimento do Governo Federal (PAC), tem como órgão responsável o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, como executor temos o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte- DNIT, o investimento total previsto para esse projeto é de **R\$253.493.156,00 (PAC, 2018)**. Segundo o DNIT (2019) e a SEMA/PA (2014), o Projeto de Melhoria e Pavimentação da BR 308-PA, possibilitará acessar as áreas que integram o sistema de produção, permitirá um trajeto mais curto do estado do Pará até o Maranhão, trará mais segurança ao tráfego de pessoas e veículos e gerará novas oportunidades de emprego e renda para a população local, permitindo que haja o aceleração do desenvolvimento socioeconômico do Nordeste do Paraense, beneficiando cerca de 200 mil pessoas diretamente.

O principal objetivo deste estudo é conhecer as interferências socioeconômicos e ambientais geradas na fase de implantação do Projeto Executivo de Engenharia para a melhoria e pavimentação da BR 308/PA. Com a chegada da empresa ganhadora da licitação (Edeconsil) logo foram geradas novas vagas de emprego para a população local. Com o processo de melhoria da rodovia após as primeiras obras, o fluxo de pessoas e automóveis aumentaram o proporcionou o surgimento de novos pontos comerciais ao longo da rodovia (lanchonetes, comércios, oficinas de conserto de motos e carros e etc).

O anseio da população pela realização deste projeto foi tão grande, que muitos dos moradores das comunidades diretamente afetadas pela obra, não se mostraram preocupados ou incomodados com os impactos ambientais negativos que essa obra trouxe. Não houveram audiências públicas sobre o Estudo de Impacto Ambiental e seu respectivo Relatório de Impacto Ambiental (EIA-RIMA) nas comunidades ou municípios em que o projeto abrangem, além disso, pouco se vê fiscalização ambiental por parte do poder público. O projeto provocou a mudança no curso do rio na Vila do Engenho (área de preservação permanente) (Figura 4 e 5); atropelamentos de animais (Figura 6), a compactação do solo (Figura 7), a alteração da paisagem, entre outros impactos ambientais.



Figura 4. Processo de mudança no curso do rio na Vila do Engenho. Fonte: Autoras, 2019.

Figura 5. Área de preservação permanente na Vila do Engenho. Fonte: Autoras, 2019.



Figura 6. Preguiça atropelada na BR-308/PA. Fonte: BR-308/PA Gestão Ambiental, 2019.

Figura 7. Compactação do solo. Fonte: Autoras, 2019.

As obras no Trecho 1 da rodovia estão paralisadas atualmente, boa parte do projeto de execução foi realizado. Porém, estão inacabadas, como: a reconstrução da ponte na Vila do Engenho agora em concreto, que em consequência das grandes chuvas do inverso este ano, apresenta erosão em suas bordas (Figura 9 e 10). Houve também a substituição de um tubo em outra parte da BR-308/PA, que ocasionou grande modificação da paisagem, além disso, o Trecho 1 ainda apresenta partes sem asfaltamento. É necessário ressaltar que a rodovia deveria estar asfaltada e sinalizada em 2 anos, prazo este que foi estendido.



Figura 9. Erosão lateral da rodovia em áreas que foram preenchidas para nivelar a pista. Fonte: Autoras, 2019.

Figura 10. Erosão na lateral da Ponte (Vila do Engenho), pela falta de conclusão da obra. Fonte: Autoras, 2019.

CONCLUSÃO

As obras no Trecho 1 da rodovia começaram em 2016 e tiveram algumas paralizações nos anos de 2016, 2017, 2018 e 2019 devido a protestos decorrentes da demora na conclusão das obras, a falta de segurança no trânsito (que ocasionaram mortes na BR-308/PA) e também por causa das fortes chuvas que dificultavam o trabalho das equipes. Em 2018, após 2 anos de execução do Projeto de Engenharia para a Melhoria e Pavimentação da BR 308/PA ainda não foram concluídos os Trecho 1 e 2 da rodovia.

Percebe-se que este projeto é de grande importância para a sociedade e a economia regional. Porém, é necessário que se analise de forma crítica os impactos que essa obra causa e ainda causará no cotidiano das vilas afetadas e no meio ambiente artificial e natural. As obras já realizadas facilitam a locomoção de pessoas e cargas na região, porém, o meio ambiente natural não pode ser sacrificado em detrimento do crescimento econômico de uma região.

Portanto, é necessário aguardar o término das obras e através da fiscalização garantir que os planos e programas criados para a obtenção da Licença Prévia sejam executados. Sem as devidas implementações das medidas mitigadoras do Projeto, só o que restará para a população regional e o meio ambiente, serão impactos socioeconômicos e passivos ambientais.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. BR-308/PA Gestão Ambiental. **Caracterização do Empreendimento**. Disponível em: <https://www.br308.com.br/empreendimento/>
2. Brasil. Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte-DNIT. **Autoriza Pavimentação de Trecho da BR-308/PA**. Disponível em: <http://www.dnit.gov.br/noticias/autorizada-pavimentacao-de-trecho-da-br-308-pa-1>
3. Brasil. IBGE Mapeia a infraestrutura do transporte no Brasil. Disponível em: <http://www.brasil.gov.br/noticias/infraestrutura/2014/11/ibge-mapeia-a-infraestrutura-dos-transportes-no-brasil/#>. Acesso em: 04 de maio de 2019.
4. COLAVITE, A. S.; KONISHI, F. A matriz do transporte no Brasil: uma análise comparativa para a competitividade, 2015. Disponível em: <https://www.aedb.br/seget/arquivos/artigos15/802267.pdf> Acesso em: 04 de Maio de 2019.
5. COELHO, L. C. Desafios logísticos na Amazônia, 2010. Disponível em: <https://www.logisticadescomplicada.com/desafios-logisticos-na-amazonia/>. Acesso em: 05 de maio de 2019.
6. Fundação Educadora de Comunicação. **Inverno Deixa Estrada Bragança-Viseu em Estado Crítico**. Disponível em: <https://www.fundacaoeducadora.com.br/fec/index.php/conteudo/item/216-inverno-deixa-estrada-braganca-viseu-em-estado-critico>
7. **PAC**, Programa de Aceleração do Crescimento do Governo Federal. **BR-308/PA – PAVIMENTAÇÃO DE BRAGANÇA À VISEU – PA, 2018**. Disponível em: <http://www.pac.gov.br/obra/90444>
8. ROCHA, C. F. O TRANSPORTE DE CARGAS NO BRASIL E SUA IMPORTÂNCIA PARA A ECONOMIA, 2015. Trabalho de Conclusão de Curso, Universidade Regional do Noroeste do Estado do Rio Grande do Sul – UNIJUI.
9. TRINDADE, K. K. C. O SISTEMA LOGÍSTICO NA REGIÃO NORTE – UM ESTUDO SOBRE OS TRANSPORTES UTILIZADOS, 2018. Disponível em: <https://www.webartigos.com/artigos/o-sistema-logistico-na-regiao-norte/146000>. Acesso em: 05 de maio de 2018.
10. VISEU, Portal Viseu. **BR 308 Agora é Projeto**. Disponível em: <http://www.portalviseu.com.br/index.php/noticias-home/1014-br308projeto>.