

## **9. CONCLUSÕES**

A implantação da Ferrovia 354, trecho Uruaçu/GO - Vilhena/RO representará uma importante obra de infra-estrutura no Brasil e justifica-se pela melhoria no que se refere à logística de transportes nas áreas de influência do empreendimento, capaz de trazer benefícios para o mercado do agronegócio na região, além de outros segmentos comerciais.

A ferrovia facilitará o escoamento da produção, fazendo com que as mercadorias possam chegar a qualquer terminal portuário do país com mais agilidade e custos minimizados. Além disso, prevê-se que os estados envolvidos se tornarão mais atrativos às instalações de novas indústrias, estimulando, assim, o crescimento e dinamização das atividades econômicas.

Esse corredor ferroviário inicia-se no noroeste do Estado de Goiás, tendo como limite leste a cidade de Uruaçu; atravessa de leste a oeste todo o Estado de Mato Grosso, acompanhando o alinhamento definido pelas cidades de Cocalinho, Lucas do Rio Verde/MT, até a cidade de Vilhena, em Rondônia (Interligação com trama férrea). A implementação de uma linha férrea ao longo desta região terá como objetivo principal o escoamento da produção de grãos para outros modais, como portos, demais rodovias de interligação, ou para outras linhas férreas com diretrizes diferentes.

Apesar de sua extensão, a área de influência da Ferrovia EF-354 não apresenta uma variação significativa de ambientes, o que deverá refletir em um número baixo de condicionantes ambientais impostos à obra ao longo de seus 1700 km. Este é um fator importante, uma vez que quanto maior o condicionamento ambiental sobre as estruturas que serão implantadas, maiores os impactos advindos dos esforços em superar as dificuldades apresentadas pela natureza.

Pode-se considerar que a região da área de estudo aparenta boa preservação ambiental, com graus de antropização variados, sendo que quanto mais próximos dos núcleos de desenvolvimento dos pólos agrícolas estaduais e municipais, maior é a dinâmica. Ocorrem remanescentes/fragmentos extensos de formação florestal, quase sempre de forma continuada, intercalados por formações agrícolas (agricultura e pecuária), testemunhando as fisionomias pretéritas nas circunvizinhanças.

Atualmente, os fragmentos da paisagem estabelecem que os impactos ocorram de forma ampla, não só a locais próximos às margens dos rios. Contudo, os remanescentes existentes ao longo do traçado da ferrovia, que por meio da expansão agrícola e por ações de desmatamentos e queimadas, foi se transformando e se perdendo ao longo do tempo. Dessa forma, está explícito que o avanço da atividade

pecuária, e grandes áreas sendo transformadas pela agricultora, na atualidade, estão transformando grandes expansões geográficas de Cerrado e Mata Amazônica em verdadeiras clareiras.

Durante as atividades de implantação da ferrovia poderá ocorrer a perda de habitats decorrente da retirada da vegetação e, conseqüentemente, o afugentamento e atropelamento de animais e o incremento da caça. Esses impactos poderão ser minimizados e/ou até evitados com a implementação de atividades mitigadoras e compensatórias.

Sob o ponto de vista do Meio Físico, a antropização apresenta vantagens e desvantagens. A formação de pasto, bem como as áreas de plantio de grãos encontram-se muito bem ocupadas. A necessidade de se evitar processos erosivos faz com que estas fazendas invistam em manejo adequado do solo, protegendo-o da ação das intempéries. Neste caso tanto as áreas de pastagem como as de plantio possuem o mesmo tipo de cuidado fazendo com que os processos erosivos (incluindo as áreas mais propícias) estejam praticamente livres da movimentação de massa.

Em termos de área, o Estado de Goiás apresenta a maior variação litológica de todo o trajeto, decorrente dos aspectos geológicos e tectônicos que, em um espaço relativamente restrito, abriga uma variedade de rochas que possuem resistências diferentes ao intemperismo. Esta resistência é o maior condicionante de meio físico, não apenas para a transposição do relevo ondulado, mas também para a deflagração de impactos ambientais relevantes, como a formação de processos erosivos em taludes de solo, rocha e mais comumente, em saprólito.

Quando analisado o meio socioeconômico, é importante destacar as áreas de influência do empreendimento. Ao todo são 33 municípios na Área de Influência Indireta (AII), sendo 13 no estado de Goiás, 1 no estado de Rondônia e 19 no estado do Mato Grosso. A Área de Influência Indireta engloba também os municípios pertencentes à Área de Influência Direta (22 municípios, sendo: 7 pertencentes ao estado de Goiás, 15 no Mato Grosso e 1 em Rondônia). Em relação às comunidades e assentamentos, não foram identificados assentamentos ou comunidades localizados na área Diretamente Afetada no estado de Goiás. O projeto secciona propriedades rurais bastante diversificadas em tamanho e produção.

Com relação às terras indígenas, são 29 localizadas na Área de Influência Direta do percurso da EF-354, a maior parte delas já homologadas, outras em diferentes etapas do processo de reconhecimento. No total, soma-se 7.588.428 hectares (terras da

União) nos quais vivem 12 mil indígenas, população total que será impactada pela construção e funcionamento da ferrovia.

Quanto ao patrimônio arqueológico, muitos são os fatores que interferem no potencial arqueológico de uma determinada região, dentre os quais considera-se de maior importância: contexto de ocupação histórica, contexto ambiental e grau de preservação do solo. Aliando os três fatores supracitados, definiu-se que o potencial arqueológico da AID, no que consiste a probabilidade de descobertas de evidências materiais significativas de assentamentos humanos pretéritos, é rico na sua maioria.

Os impactos negativos mais significativos no meio antrópico serão as interferências no uso e ocupação da terra. Para tais impactos os Programas Ambientais deverão prever no Plano Básico Ambiental soluções que atendam as demandas necessárias para compensar de forma satisfatória estes impactos. Portanto, sejam de pequeno, médio ou grande porte, algumas medidas devem ser adotadas para diminuir ou compensar os impactos causados.

No âmbito geral, o empreendimento trará alterações, positivas e negativas, significativas para toda a região. Considerando os segmentos analisados, estes sofrerão diferentes alterações com diferentes graus de magnitude e importância de impactos, de acordo com as características específicas de cada trecho ressaltadas no presente estudo.

No entanto, a ocupação histórica do estado do Mato Grosso, especialmente, não pode ser dissociada do uso do solo. Considerado uma das principais fronteiras agrícolas, o estado vem sofrendo modificações inerentes a esse tipo de atividade. Mesmo com a inadequada infra-estrutura de transporte, o estado passou a figurar entre os principais produtores de grãos do mundo. Toda a produção agrícola é escoada por meio de rodovias, sendo a utilização de hidrovias ausente ou insignificante. O incremento no custo final do produto, utilizando o modal rodoviário, é significativo, considerando todo o aporte de custos associados à produção de grãos.

Diante do exposto, avalia-se que o prognóstico realizado aponta a viabilidade da implantação da Ferrovia 354, considerando, principalmente o fato de representar melhoria na infra-estrutura de transporte e no transporte de insumos e outros produtos que barateariam a produção, incrementando a competitividade do produto (grão, principalmente) nos mercados interno e externo. Considerando que barateamento dos insumos transportados pela região via ferrovia, ser um dos impactos positivos da obra, o mesmo tornará disponível para as comunidades e grupos interessados na região recursos para a orientação sustentável de seu desenvolvimento.