

DESAFIOS

DO NOVO PRESIDENTE



O ENCONTRO DAS OBRAS

Projeto de porto e sistema de captação de água no Encontro das Águas, em Manaus, deixam questão ambiental em segundo plano

Karina Nimmi
ENVIADA ESPECIAL A MANAUS

As populações da Amazônia já se acostumaram a ter um pé atrás com grandes projetos de infraestrutura. Não faltam exemplos históricos para justificar a desconfiança. Várias comunidades deslocadas para a inundação do lago de Tucuruí, no Pará, em 1984, só conseguiram acender um bico de luz em casa mais de 20 anos depois da construção da usina. Os milhares de colonos instigados a ir para a Transamazônica na década de 70 foram abandonados à própria sorte na beira de uma estrada até hoje não asfaltada. Em 1987, um terço dos índios uaimiris atroaris que viviam na área inundada pela Hidrelétrica de Balbina tiveram de deixar o lugar – e a usina hoje não consegue atender nem mesmo o município de Manaus.

A disputa entre desenvolvimento, conservação ambiental e direitos sociais ressurgiu com o projeto do Porto das Lajes, paralisado na Justiça, que será vizinho de um sistema de captação de água prestes a ser inaugurado em Manaus. Ambos ficam diante de um dos ícones da paisagem amazônica e polo turístico internacional, o Encontro das Águas dos Rios Negro e Solimões, que correm paralelos por mais de 6 quilômetros, formando o Rio Amazonas.

Nessa polêmica, o poder público tem papel duplo. O sistema de captação, que adentra 700 metros nos rios, foi bancado pela

União com contrapartida do Estado. No caso do porto, cabe ao governo do Amazonas o licenciamento do projeto. Assim, o Estado fica na curiosa situação de cobrar parâmetros ambientais de um terminal concebido para servir à Zona Franca, que emprega cerca de 100 mil pessoas e é a maior fonte de receita do Amazonas.

O Ministério Público Estadual (MPE) teme que a ligação entre as duas obras seja mais estreita. Com base em laudos científicos, pediu estudo detalhado à Lajes Logística, responsável pelo projeto, sobre a água de lastro dos navios que utilizarão o porto. O objetivo é saber se há perigo de contaminação no abastecimento das 300 mil pessoas que serão atendidas pelo sistema de captação – a distância entre o ponto de coleta e o local do terminal é de cerca de 400 metros.

Arqueologia. A obra de abastecimento, que não precisou de estudo e do relatório de impacto ambiental (EIA-Rima), tem um opositor de peso, o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan). Segundo o órgão, ela acabou com o primeiro sítio arqueológico mapeado em Manaus. “É um crime contra o patrimônio. Fizemos denúncia ao Ministério Público e pedimos abertura de inquérito na Polícia Federal. As partes estão sendo ouvidas”, diz o superintendente do Iphan, Juliano Valente.

Também há um sítio arqueológico na Colônia Antônio Aleixo, que será afetada pela obra do porto. Fundada nos anos 30 como um complexo para abrigar portadores de

hanseníase, a colônia teve o hospital desativado em 1979, mas cresceu. Vizinha do Distrito Industrial, tem cerca de 38 mil pessoas em comunidades distribuídas ao redor do Lago do Aleixo – cuja entrada fica ao lado da área reservada para o terminal. “Tem outros lugares para colocar esse porto”, acredita Ademir Ramos, antropólogo da Universidade Federal do Amazonas.

Parte dos moradores da colônia já realizou protestos contra a obra, apoiados por simpatizantes como o poeta Thiago de Mello. “O desenvolvimento não trouxe grande benefício. As pessoas não estão empregadas e as empresas poluíram e soterraram igarapés que usávamos como balneários”, afirma Antônio Bentes, integrante do Morhan, entidade que luta pela reintegração à sociedade de vítimas da hanseníase. Para Bentes, o lago vai virar um “estacionamento de barcos” – o terminal terá capacidade para até três navios simultaneamente.

Waldenora Rodrigues, de 67 anos, chegou à colônia aos 14, “a reboque, de canoa”. Os tripulantes que transportavam os hansenianos do interior do Estado para a capital temiam pegar a doença. Então amarravam as canoas longe do rebocador. “O lago era o nosso lazer. Quando chegamos, éramos proibidos de sair do bairro.”

Um dos maiores temores de Waldenora e seus vizinhos com a construção do porto é o risco de prejuízo à pesca. Doutor em Biologia de Água Doce pelo Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia (Inpa), Geraldo Mendes dos Santos, concorda com os mora-

dores. “O Encontro das Águas é o local onde desovam várias espécies importantes para a economia pesqueira: o jaraqui, o mapará, o sardinhão. E a boca do Lago do Aleixo é um berçário de alevinos.” Ele explica que 90% das espécies se reproduzem com a ajuda da correnteza. “As fêmeas e os machos jogam nas águas as células reprodutoras e a correnteza faz o resto. O tráfego intenso de navios vai comprometer esse equilíbrio.”

Para a arqueóloga Helena Lima, que trabalhou no estudo de impacto da obra de captação de água, os efeitos do porto para o lago são evidentes. “Acho que todo aquele sistema lacustre vai ser afetado.”

Iniciado em 2008, o processo de licenciamento do Terminal das Lajes está parado por uma liminar dada ao MPE, que contestou o EIA-Rima apresentado pela Lajes Logística, controlada pela Vale e pelo Grupo Simões, distribuidor de refrigerantes. “O EIA-Rima não tem, por exemplo, estudos detalhados sobre o impacto da obra no lago”, afirma o promotor Mauro Veras.

Tombamento. O licenciamento é atribuição do Instituto de Proteção Ambiental do Amazonas (Ipaam), o órgão de preservação ambiental do Estado. Para o diretor-presidente do Ipaam, Gracco Fregapani, a paralisação do processo só adia a solução do problema. “Reconhecemos o direito do empreendedor de licenciar a atividade e o da sociedade de ter acesso às informações. Sem audiências públicas, como manter a sociedade informada?” Veras, do MPE, discorda. “O



ALBERTO CESAR ARAUJO/AE

Para o antropólogo Ademir Ramos (à esquerda na foto), projeto de porto ameaça o Lago do Aleixo, usado por 38 mil moradores de Manaus para pesca, lazer e locomoção

FORÇAS OPOSTAS

Conheça os argumentos que pesam contra e a favor da construção do porto em Manaus



O que é

O projeto do Porto das Lajes prevê um terminal a 4 km, por terra, da Zona Franca de Manaus, na margem esquerda do Amazonas. O cais flutuante de 260 metros ficará 2.400 metros abaixo da Área de Proteção Ambiental Encontro das Águas – e cerca de 16 km antes dos portos já existentes na cidade. Orçado em R\$ 200 milhões, o porto terá capacidade para receber até três navios ao mesmo tempo.



Contra **A favor**

Movimento SOS Encontro das Águas

formado por moradores da Colônia Antônio Aleixo e ambientalistas

38 mil pessoas vivem na Colônia Antônio Aleixo

Ministério Público Estadual

contestou o EIA-Rima apresentado pela empresa e entrou com ação que levou à paralisação do licenciamento

62 Pontos do EIA-Rima foram contestados pelo MPE

Ministério Público Federal

Pressionou o Iphan para tombar o Encontro das Águas e pediu à Justiça proteção especial para o local

3 anos é o tempo que o processo de tombamento está em trâmite no Iphan

Lajes Logística S.A.

consórcio que reúne a Log-in Logística e a Juma Participações, responsável pela construção do porto

600 empregos devem ser criados durante a obra e 220 depois da sua conclusão

Superintendência da Zona Franca de Manaus (Suframa)

afirma que o porto é de vital importância para a sobrevivência do polo industrial de Manaus

650 Indústrias (entre grandes, médias e pequenas) estão na Zona Franca

Federação das Indústrias do Estado do Amazonas

Reúne, entre outros, os empresários da Zona Franca de Manaus

US\$ 30 bilhões foi o faturamento registrado pela Zona Franca em 2009

Ipaam deveria paralisar o processo até que se tenha uma resposta quanto ao tombamento do Encontro das Águas.” Pressionado pelo Ministério Público Federal, o Iphan pediu o tombamento provisório do local em julho.

Segundo a Secretaria Nacional de Portos, Manaus tem cerca de 70 pequenos atracadouros, usados para carregar balsas com carretas. O procurador-chefe do MPF, Thales Cardoso, admite que o Porto das Lajes não é sua única fonte de preocupação. “Ele é só um dos empreendimentos que geram pressão negativa no Encontro das Águas.”

Apagão. Mesmo entre opositores do terminal no Encontro das Águas, porém, é unânime a opinião de que a cidade precisa de um novo porto. A Zona Franca vive um período de boom. Faturou no primeiro trimestre US\$ 7,428 bilhões – alta de 63,79% em relação ao mesmo período de 2009. Cerca de 60% dos insumos utilizados pelo polo vêm de fora do País, e outros 20%, de São Paulo. Os dois grandes portos privados, Chibatão e Superterminais, não atendem mais à demanda. O único porto público de Manaus está arrendado – o governo federal anunciou na semana passada que pretende retomá-lo.

“A questão é mais econômica do que ambiental. Vamos trazer concorrência para os outros portos”, afirma Laurits Hansen, diretor da Lajes Logística. “Para entrar nos portos, hoje, os barcos navegam sobre todo o Encontro das Águas. Se pararem no nosso, nem entrarão na cidade.”

Os empresários têm recorrido ao transporte aeroviário, 30% mais caro que o modal rodoflúvia. Só que esbarram na falta de capacidade do Aeroporto Eduardo Gomes. Estão processando a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero), alegando prejuízo de US\$ 660 milhões entre fevereiro e maio. “Quando um navio atraca no Rio Negro, podem se passar 20 dias até o insumo chegar ao pátio da empresa”, critica Wilson Périco, presidente do sindicato da indústria eletroeletrônica do Amazonas.

CAMPANHA VENDE SONHOS DE CONSUMO

Maioria dos políticos dá pouco peso à sustentabilidade, tema central do debate eleitoral em países desenvolvidos

Roldão Arruda

N a semana passada, durante um seminário realizado em Brasília sobre metas nacionais de reduções de emissões de gases de efeito estufa, só foi encontrado um representante de partido político na plateia. De acordo com o Instituto Socioambiental, entidade organizadora do evento e uma das mais importantes do País no setor, todos os partidos foram convidados, mas apenas o PV achou necessário enviar alguém para ouvir o que se debatia lá.

O episódio sinaliza uma vez mais o pouco interesse que a questão ambiental ainda desperta no meio político, embora não se possa negar que a presença da senadora Marina Silva nas eleições deste ano, concorrendo pela legenda do PV, tenha guindado esse debate a um patamar até agora desconhecido. Não se encontra hoje candidato que não manifeste, mesmo que superficialmente, interesse pelo tema.

A ex-ministra Dilma Rousseff, do PT, é lembrada por ter apresentado em Copenhague, no fim do ano passado, as metas brasileiras de redução de emissões de gases. De José Serra, do PSDB, conta-se que liderou o processo que resultou no compromisso formal do Estado de São Paulo de também reduzir emissões. Nenhum dos dois, porém, tem a questão ambiental como destaque na biografia. A maioria dos políticos brasileiros, aliás, reserva pouco espaço ao tema ambiental. “Ele está mais presente nas eleições deste ano do que em todas as anteriores”, diz Marcio Santilli, da coordenação do Instituto Socioambiental. “Mas ainda está muito aquém do que merece.”

O pesquisador do Inpe Carlos Nobre, coordenador do Programa de Pesquisa em Mudanças Climáticas Globais da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (Fapesp), concorda com Santilli. Para ele, Marina mostrou ousadia quando pôs o ambiente no centro de sua campanha e tentou arrastar os outros candidatos para o debate. “Não deu certo porque os concorrentes não são visionários, não têm visão do futuro. Parece que estamos mergulhados num estado de inércia mental.”

Austrália. A sensação de inércia citada por Nobre só aumenta quando se compara o cenário brasileiro ao de outros países. Nas eleições realizadas na semana passada na Austrália, as propostas de redução de emissões de gases figuraram entre os pontos centrais do debate sobre o futuro do país, o que acabou valorizando a presença do Partido Verde na cena política de lá. Movimento semelhante já se verifica há alguns anos em outros países desenvolvidos, como Alemanha, Suécia, Noruega, Espanha, Japão.

Por que não ocorre o mesmo no Brasil? “Os partidos verdes são fortes nos países mais ricos, que há muito tempo já resolveram suas necessidades básicas e apresentam altos padrões de consumo”, diz o cientista político Carlos Melo, do Instituto de Ensino e Pesquisa, de São Paulo. “Não é essa a realidade brasileira, onde até recentemente muitos eleitores não tinham geladeira, telefone, computador e sequer sonhavam em ter carro. Como é que se diz para

esse eleitor, que está chegando agora ao mercado de consumo, graças ao crescimento econômico, que o primeiro carro dele vai aquecer e piorar o planeta?”

A partir de levantamentos comparativos entre Brasil e Estados Unidos, pode-se notar que, embora a venda de automóveis brasileiros esteja batendo recordes há quase dois anos, nosso mercado ainda se assemelha ao que existia na década de 50 entre americanos. Em outra palavras, ainda há muita margem para crescer, se perseguirmos o padrão americano de consumo.

Um outro levantamento realizado em nível nacional pelo instituto de pesquisas Ipsos Marplan MediaCT mostra que o grau de consciência ambiental varia de acordo com a classe econômica. Chega a 7% na população da chamada classe A – na qual 99% das famílias já têm automóvel. Não se pode dizer, definitivamente, que seja alto. Mas é quase três vezes maior que o verificado na base da pirâmide, nas classes D e E. Ali, onde apenas 1% das famílias tem automóvel na garagem, o nível de preocupação com questões ambientais baixa para 2%.

Fica fácil entender, diante desse quadro, por que a campanha de Marina desperta maior interesse entre os que ganham mais e têm maior grau de instrução. Por outro lado, o estilo de propaganda de Dilma, favorita nas pesquisas de intenção de voto, com imagens grandiosas de um país que cresce e cria empregos, parece embalar melhor o sonho de ascensão da população.

Pode-se concluir então que, por falta de apoio dos eleitores, fica impossível tornar o desenvolvimento econômico compatível com políticas de proteção ambiental? Para Carlos Nobre a resposta é não: o obstáculo é a estreiteza do debate político.

“O acesso a padrões mínimos de consumo e de qualidade de vida é um direito legítimo dos pobres do Brasil e de todo o mundo e tem de ser atendido”, afirma Nobre. “A tecnologia disponível no mundo aponta vários caminhos para se fazer isso sem atropelar a questão ecológica. É possível imaginar um Brasil com 220 milhões de habitantes – que é por onde deve se estabilizar a população brasileira, segundo institutos de pesquisa – consumindo mais energia do que consome hoje e que essa energia seja totalmente renovável. Nenhum outro país tem a densidade e o potencial de energia renovável do nosso. O que nos atrapalha é o debate insuficiente, a falta de políticas, o desperdício de oportunidades.”

Um desses desperdícios verificou-se no ano passado, quando, em meio à crise econômica mundial, os governos abriram o caixa para socorrer suas economias. Em vários países houve preocupação em associar a liberação de recursos a projetos que levassem em conta a questão ambiental. Na China, quase 30% do dinheiro dos subsídios estava ligado a áreas de energia renovável. Na Coreia, o índice chegou a 60%.

No Brasil, não houve essa preocupação. Quando liberou o pagamento de IPI nas vendas de automóveis, o governo não fez distinções e perdeu a oportunidade de favorecer os que usam tecnologia flex, que permite o uso de etanol, menos poluente. Para Nobre, esse é um exemplo, entre muitos, de como o País deixa escapar oportunidades por falta de debate político adequado.