

# O xerife é muito complacente

Washington Novaes \*



No III Encontro Nacional de Estudos Estratégicos, na semana passada, anunciou o ministro Ronaldo Sardenberg que o governo federal vai dar prioridade à ocupação da Amazônia e do Cerrado – segundo os jornais, “como parte da estratégia de desenvolvimento das áreas menos povoadas do País”. Essa estratégia, entre muitas outras coisas, incluirá a criação dos territórios do Alto Solimões e rio Negro, a ampliação do Projeto Calha Norte e a instalação do Sivam. Como pano de fundo, a intensificação do combate ao narcotráfico e ao contrabando. Como prioridades, a hidrovia do rio Madeira, a abertura e/ou pavimentação de rodovias para abrir caminho para o Pacífico e a Venezuela.

Haverá júbilo, choro e ranger de dentes. Júbilo entre os que propõem uma ocupação imediata e a qualquer preço da Amazônia e do Cerrado, para evitar que sejam objeto do desejo de terceiros países e para permitir um “desenvolvimento” da região. Choro e ranger de dentes entre os que temem que, mais uma vez, se parta para um desenvolvimento na marra de regiões que exigiriam cuidados e planejamento diferenciados – capazes de livrá-las de tantos dramas ambientais e tantas injustiças sociais com que já convivemos. É decisivo para o Brasil desconcentrar seu desenvolvimento. Mas não a qualquer preço, apenas como forma de não resolver

**Realidades diferentes convivem na Amazônia: 13 grandes sistemas ambientais, 104 sistemas de paisagem e 224 subsistemas**

desequilíbrios regionais (promovendo a migração dos miseráveis para áreas “novas” ou de manter essa anacrônica situação de fornecedores de tudo aquilo que os países mais desenvolvidos – porque lhes custa caro em termos ambientais e sociais – não querem mais produzir.

Na verdade, as propostas de macrozoneamento ecológico e econômico como base para políticas regionais vêm, no surto mais recente, desde 1989. No diagnóstico sobre a Amazônia Legal que produziu em 1993, o IBGE já evidenciou um quadro preocupante, com mais de 50% dos habitantes nas cidades, crescendo à taxa

de 5,4% ao ano. Entretanto, pelas linhas gerais mencionadas e pelos pontos específicos enumerados, não é precipitado dizer que continuaremos seguindo na mesma direção em que estamos: optando pela posição de fornecedores de recursos naturais e produtos agropecuários a preços rebaixados, para conveniência dos importadores; e a um altíssimo custo ambiental – desmatamento (que está crescendo quase 40% ao ano), degradação de solos, comprometimento dos recursos hídricos. No final, alto custo para as populações mais pobres, que continuarão a inchar a periferia de cidades desprovidas do mínimo.

Basta olhar o passado recente para saber que a abertura e/ou asfaltamento de rodovias na região pouco mais tem levado que a conflitos com índios e posseiros, alta taxa de degradação e concentração de renda. Na conhecida linha dos “desenvolvimentistas” da década de 70, para os

convivem sob o rótulo de Amazônia: 13 grandes sistemas ambientais; 104 sistemas de paisagem e 224 subsistemas. E, como lembra sempre o prof. Aziz Ab'Saber, da Universidade de São Paulo, a visão excessivamente generalizante pode levar a erros dramáticos no planejamento.

Não se divulgou que informações específicas estão levando a essa proposta anunciada pela SAE. Entretanto, pelas linhas gerais mencionadas e pelos pontos específicos enumerados, não é precipitado dizer que continuaremos seguindo na mesma direção em que estamos: optando pela posição de fornecedores de recursos naturais e produtos agropecuários a preços rebaixados, para conveniência dos importadores; e a um altíssimo custo ambiental – desmatamento (que está crescendo quase 40% ao ano), degradação de solos, comprometimento dos recursos hídricos. No final, alto custo para as populações mais pobres, que continuarão a inchar a periferia de cidades desprovidas do mínimo.

Basta olhar o passado recente para saber que a abertura e/ou asfaltamento de rodovias na região pouco mais tem levado que a conflitos com índios e posseiros, alta taxa de degradação e concentração de renda. Na conhecida linha dos “desenvolvimentistas” da década de 70, para os

quais é inevitável que o faroeste preceda a chegada do xerife. Com a agravante de que o xerife é sempre muito complacente.

Para ficar só num caso, anuncia-se que uma das prioridades será a hidrovia do rio Madeira, conjugada com o novo porto de Itacoatiara, para permitir o escoamento de grãos de Mato Grosso e Rondônia. O tema já foi comentado neste espaço: continua-se estimulando um modelo agropecuário não sustentável – pela degradação do solo, que já produziu a migração para o norte de Mato Grosso e Rondônia de uma parte dos agricultores que ocupavam áreas mais ao sul do Estado.

Com o mesmo propósito, o governo federal incluiu entre suas obras prioritárias o chamado corredor intermodal Norte, que reúne a hidrovia rio das Mortes-Araguaia, conjugada com a rodovia Xambioá-Imperatriz e a as ferrovias Carajás e Norte-Sul (no trecho já implantado). Quem já teve oportunidade de conhecer o estudo de impacto ambiental e seu respectivo relatório, encomendados pela administradora da hidrovia, sabe o que nos aguarda.

Para começar, o “estudo” baseia sua conclusão quanto à competitividade da hidrovia em dados de 1966. Limita sua visão do problema de danos à vegetação em diretrizes para

um estudo, preparadas por um grupo de professores. Consegue dizer – num estudo sobre a viabilidade da hidrovia – que certos trechos onde há rochas submersas “aparentemente” não oferecem riscos à navegação. Mais grave ainda, para esse estudo de impacto ambiental o muro de Berlim continua de pé: ao estudar hidrovias de outros países, de forma incrivelmente superficial, menciona o exemplo do rio Reno. E diz que “a entrada em operação, em 1985, da ligação Rhein-Main-Donau, representará (sic) uma verdadeira revolução na navegação interior européia, abrindo novos caminhos de troca com o Leste Europeu”. Santo Cristo!

Não bastasse isso, o estudo de impacto ambiental remete para “estudos complementares”, a serem ainda feitos, quase tudo o que é importante em matéria de pedologia, recursos minerais, vegetação, monitoramento de recursos hídricos e riscos de transporte (que, segundo o EIA/RIMA, cada empresa transportadora ainda terá de fazer). Não propõe nenhuma solução minimamente discutível para o problema de despejo de sedimentos da dragagem e explosão de rochas (que serão centenas de milhares de metros cúbicos por ano). E não se peja de dizer que será preciso fazer, depois do licenciamento para operação, estudos de impacto específicos para as rodovias vicinais que alimentarão de cargas a hidrovia.

Como licenciar essa obra?

De fato, Amazônia e Centro-Oeste poderiam ser pensados como palco de um novo tempo, de uma nova era – até mesmo de “uma civilização industrial do vegetal”, como propõe Ignacy Sachs. Uma civilização fundada nas biotecnologias derivadas da biodiversidade – desde que fôssemos capazes de tratar sem a afoiteza do Congresso a questão da propriedade industrial e das patentes. Desde que sejamos, no mundo todo, conscientes da necessidade de reduzir o consumo energético (hoje em níveis de desperdício e concentração inaceitáveis).

Pela aparência, entretanto, estamos caminhando na direção oposta, talvez embalados por esse surpreendente novo ideólogo do “desenvolvimentismo” na marra, o peruano Vargas Llosa,

**A abertura de rodovias na região levou a conflitos entre índios e posseiros e à concentração de renda**

que se dá ao desplante de criticar (Folha de S.Paulo, 7/10/96) “a preocupação de países desenvolvidos com a questão ambiental no Terceiro Mundo”. “Essa é uma nova forma de discriminação”, disse ele. “Não se pode tentar barrar o desenvolvimento, e ainda não foi descoberto um modelo que una esse aspecto à preservação ambiental.”

Deve ser por essas e outras que o ministro do Meio Ambiente, Gustavo Krause, está, segundo os jornais, pedindo seu boné e anunciando sua retirada. Quem agüenta? ■