

TENDÊNCIAS/DEBATES

Os artigos publicados com assinatura não traduzem a opinião do jornal. Sua publicação obedece ao propósito de estimular o debate dos problemas brasileiros e mundiais e de refletir as diversas tendências do pensamento contemporâneo

ESTRADAS E DESMATAMENTO NA AMAZÔNIA O GOVERNO RESPONDE

Alguma coisa está fora da ordem

Celia Euvaldo

ELISEU PADILHA

Terminei de ler duas reportagens da Folha, uma no domingo, dia 19, e outra na segunda-feira, dia 20, com a terrível sensação de que ainda vivemos, a nove meses do século 21, num velho mundo dividido entre mocinhos e bandidos.

Nesse mundo, descrito por dez organizações não-governamentais que fizeram estudos "independentes" sobre quatro rodovias do corredor Fronteira Norte e sobre a hidrovía Tocantins-Araguaia, coube aos governos federal, estaduais e municipais, eleitos democraticamente, o papel dos bandidos. No ataque estão eles, os "mocinhos" das ONGs ambientais.

Vejamos duas manchetes da Folha: a de domingo, "Obras federais ameaçam florestas", na capa, e "Plano ameaça 180 km² de florestas", na pág. 1-17 (Brasil); e a de segunda-feira, "Hidrovía do governo ameaça matar rios", na pág. 1-8 (Brasil). As fontes da reportagem de domingo são o Instituto de Pesquisa Ambiental da Amazônia, o Instituto Socioambiental e o Centro de Pesquisa Woods Hole; as da de segunda são Cebac, Instituto Socioambiental, WWF, Rede Cerrado, Simpósio Ambientalista do Cerrado, Rede Internacional de Rios e Coalizão Rios Vivos.

Pois a fonte agora sou eu, Eliseu Padilha, ministro dos Transportes, e afirmo: nenhuma obra federal no setor transportes está ameaçando florestas ou rios. Estão comigo os governadores e prefeitos dos Estados e municípios na área de influência dessas obras.

Representamos a vontade do nosso povo. E recusamos tanto o papel de bandidos como o de mocinhos. Não existem dois lados, mas apenas o debate sobre o que é melhor para o país. A premissa básica é a clareza de intenções, obscurecida nesse mundo de "mocinhos e bandidos". Temos a mais firme vontade de desenvolver o país sem colocar em risco o meio ambiente.

Vivemos num mundo globalizado. "Mocinhos e bandidos" nos levam ao passado, a um mundo distante do atual, onde a sobrevivência é assegurada apenas aos países que tiverem uma matriz transporte competitiva, capaz de colocar produtos em condições favoráveis em qualquer mercado.

Os governantes têm a responsabilidade de levar o país ao século 21 em



condições de competir no mundo moderno, aliando desenvolvimento aos cuidados para evitar a degradação ambiental. O que não obedecer a isso estará fora da ordem mundial. Um país devastado, que mantém rios e florestas sob ameaça, está condenado à periferia na rota de investimentos.

Farei uma ampla reunião entre todos os interessados no tema transportes e meio ambiente. Convidarei ministros, governadores, prefeitos, técnicos, empresários e ONGs, para sair-

mos da reunião direto para um mundo onde já não existam "mocinhos e bandidos" nem idéias ocultas travestidas em boas intenções. As premissas a nos conduzir terão que ser claras como as nossas: queremos desenvolvimento sem degradação ambiental.

Só não colocaremos a soja brasileira no porto de Roterdã (Holanda) a preço competitivo, pela hidrovía Araguaia-Tocantins, se isso custar a degradação dos rios. Só não escoaremos a produção pelas BRs 163 (Cuiabá-Santarém), 319 (Humaitá-Manaus), 230 (Transamazônica) e 174 (Manaus-Boa Vista) se custar a devastação das florestas.

Temos técnicos tomando conta de cada projeto, gente preparada que nos aponta, com antecedência, qualquer impacto ou dano que a obra pode causar. Produtos competitivos precisam

de rodovias, hidrovias, ferrovias e portos para ganhar o mundo. Para construí-los, pode haver algum tipo de dano ao meio ambiente. Para isso temos medidas compensatórias — aplicadas quando o impacto acontece, mas pode ser compensado por outra ação — e mitigadoras, aplicadas para amenizar o impacto e ajudar a população local a conviver com a nova realidade.

Para cada obra há uma medida. Para rasgarmos os 970 km da BR-174, que liga o Brasil aos mercados do Caribe, tivemos que cortar 120 km da reserva dos waimiri-atroari. O traçado era mais adequado. Aplicamos então uma medida compensatória com a criação do Programa de Proteção para a Área Indígena. Em 1987, havia 374 índios, o que restara de uma nação de 5.000, abalada por constantes surtos de malária e outras doenças tropicais. Foi um trabalho duro. Em 1997 ainda registramos 117 casos de malária, mas, em 1998, quando as obras foram intensificadas, registramos sete casos, e a população crescera para 773 índios.

Hoje eles aprendem a escrever em seu próprio idioma. Até lançaram o jornal "Kwa Iapremy" — palavras que andam, em português. Nós temos esse dever, de fazer com que as nossas palavras andem e ajudem a criar a consciência de um mundo novo onde já não existam "mocinhos" e "bandidos".

Eliseu Padilha, 54, é ministro dos Transportes. Foi prefeito de Tramandaí (RS) e deputado federal pelo PMDB-RS (1995-1997).

Nenhuma obra federal no setor de transportes está ameaçando florestas ou rios