

Nas águas ainda turvas das hidrovias

Washington Novaes *



Num daqueles livrinhos que reuniram entrevistas de personalidades ao jornal Le Monde, o geógrafo Yves Lacoste, da Universidade de Paris, sintetizou, com brilho e elegância: "O século XIX nos ensinou a ler as palavras. Trata-se, agora, de aprender a ler o espaço".

É exatamente esse o desafio colocado para o governo federal, no momento em que inclui em seu plano de metas um projeto como o da hidrovia do Araguaia (no âmbito do chamado corredor intermodal Norte) e mantém em estudos outros como o da transposição de águas do rio São Francisco e o da hidrovia Paraguai-Paraná. O da transposição do São Francisco, já comentado neste espaço, por ora está em banho-maria, dada a oposição de Pernambuco e da Bahia. Mas o da hidrovia do Araguaia já está em fase de análise do estudo de impacto ambiental, enquanto o da hidrovia Pa-

A alternativa mais vantajosa e desejável para o Centro-Oeste e o País é a implantação da ferrovia (a Norte-Sul)

raguai-Paraná continua em cogitação, embora seus estudos de viabilidade tenham sido literalmente demolidos pelas análises de organizações não-governamentais.

Pode-se começar pelo Araguaia. Como os estudos de impacto ambiental devem iniciar-se sempre pela análise da possibilidade de não concretizar o empreendimento — comparando-o com outras alternativas —, já surgiria aí a primeira dificuldade. Os estudos até aqui conhecidos, feitos pela Valec (empresa do Ministério dos Transportes), têm mostrado que a alternativa mais vantajosa e desejável para o Centro-Oeste e o País é a implantação da ferrovia (a Norte-

Sul). Por muitas razões, também já mencionadas aqui (Gazeta Mercantil, 18/6/96). A principal delas é que a combinação de cargas de minério de ferro de Carajás em Porto da Madeira, Maranhão, com cargas de grãos transportadas em larga escala pela ferrovia tornaria minérios e grãos extremamente competitivos em todos os mercados do mundo. E isso se faria no sistema ferroviário em escala muito maior, com menor custo de operação e manutenção, maior velocidade de transporte, economia de combustível e menor custo final para o usuário.

Além disso, a hidróvia ou não permite cargas combinadas (se o destino final for Belém — hipótese que exigiria investimentos altíssimos) ou terá custos adicionais, no corredor intermodal, com a carga seguindo pelo Araguaia até Xambioá, em caminhão dali até Imperatriz e só nestá embarcando

em ferrovia. Além dos vários transbordos — caminhão até a hidrovia, barcaças até Xambioá, de novo caminhão até Imperatriz, ferrovia daí ao porto, onde acontece o último transbordo da carga de grãos para o navio —, o corredor intermodal obrigará os produtores ou comercializadores de grãos a estocar com custos a soja ou o milho por quase um ano, já que são produzidos no período de chuvas e só podem ser embarcados quase um ano mais tarde, pois a hidrovia não é navegável no período de estiagem, quando o leito fica com menos de 1 metro de água.

Mas é no capítulo ambiental que os problemas se complicam mais.

Segundo os estudos preliminares conhecidos, para manter esse leito navegável no Araguaia — que é um rio com altíssima movimentação de sedimentos, pelas características geomorfológicas —, será preciso dragar 100 mil metros cúbicos no primeiro ano, 300 mil por ano nos quatro seguintes e 500 mil metros cúbicos a partir do quinto ano. 500 mil metros cúbicos significam uma fila de sedimentos com um metro quadrado de base e um metro de altura, estendendo-se por 500 quilômetros. Onde se pretende colocar esse entulho? Nas praias do rio Araguaia, que recebem dezenas de milhares de turistas a cada ano e começam a consolidar um turismo ecológico que, com certeza, é das melhores possibilidades econômicas (e de empregos) no Centro-Oeste?

Não é só. Também será preciso explodir rochas, travessões e corredeiras no leito do rio: Ninguém sabe como evitar o batimento de águas provocado pelo tráfego intenso e que produz erosão nas margens e assoreamento. Muito menos como evitar danos para a fauna, a flora e os parques indígenas e nacional da ilha do Bananal, a maior ilha fluvial do mundo, que poderia ser atração internacional, se se investissem em ecoturismo os recursos que se planeja aplicar em outras iniciativas. Não bastasse tudo isso, o corredor intermodal pouco significa economicamente para Goiás e parte do Tocantins, que seriam muito mais bem atendidos pela ferrovia.

Por todas essas razões, o estudo de impacto ambiental começa a ser esmiuçado pelas duas universidades goianas (Católica e Federal), em conjunto com o Ministério Público (federal e estadual).

O caso da hidrovia Paraguai-Paraná não é muito diferente. Seu estudo de viabilidade econômico-financeira, encomendado pela ex-

tinta Portobrás e aprovado pelo Comitê Intergovernamental da Hidrovia Paraguai-Paraná (que reúne Brasil, Argentina, Paraguai, Bolívia e Uruguai), já passou por uma análise devastadora, feita em conjunto pelo Cebrac e Instituto Centro de Vida e Fundo Mundial para a Natureza (WWF). Nessa análise está demonstrado que o empreendimento — que exigirá fortes e subsidiados investimentos governamentais brasileiros — não é rentável, do ponto de vista econômico; não reduz os fretes para os produtores de grãos, que seriam os principais usuários da hidrovia; provoca impactos ambientais inadmissíveis para aprofundar o leito do rio Paraguai e retificar rios dentro do Pantanal de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul (ação proibida por convenção internacional assinada pelo Brasil), quando isso é desnecessário, já que o escoamento da safra se processa no período de cheia do grande rio; complica a vida do produtor, que perde sua independência para transportar no momento que lhe seja mais adequado (na hidrovia, precisa esperar que se forme um com-

boio); reduz o número de empregos na região, em lugar de aumentá-los; expulsará populações tradicionais; não propiciará um modelo de desenvolvimento sustentável, porque, além de todos os outros problemas, provocará assoreamento dos rios, contaminação de águas por produtos químicos, ameaças à fauna, concentração de renda, comprometimento de outros recursos naturais, etc. E, não bastasse isso tudo, a dragagem do rio Paraguai, para aprofundar seu leito, provocará uma drenagem de águas dos rios do Pantanal da ordem de 15 bilhões de metros cúbicos no primeiro ano — equivalente ao consumo de 150 litros de água por dia por habitante do Brasil todo, durante um ano. Isso significará uma redução de 26 centímetros na lâmina de água dos rios pantaneiros. E maiores enchentes a jusante dos pontos de dragagem.

Mais comprometedor é verificar que um projeto dessa natureza — como demonstra o estudo — pode inviabilizar exatamente o que seria a melhor alternativa econômica e social para a região —, o ecoturismo. Enquanto este poderia gerar, na região brasileira de influência da hidrovia, mais de 20 mil empregos, com renda de US\$ 376 por mês cada e renda total de US\$ 96,2 milhões por ano, o aumento no plantio de grãos — razão principal da hidrovia — só proporcionaria 9,7 mil empregos, com US\$ 94 de renda mensal para cada um e renda total de US\$ 11 milhões por ano. Para o setor econômico envolvido com o ecoturismo, a possibilidade seria de renda

anual de US\$ 324 milhões, diante de US\$ 94,4 milhões no acréscimo de grãos. Nesse caso, a participação dos trabalhadores na renda gerada equivaleria, no ecoturismo, a 28,6% do total, enquanto na cultura de grãos não passaria de 11,7%. E o ecoturismo não exigiria mais que 50% dos investimentos previstos para a dragagem dos rios, incluídos, ao longo de dez anos, um plano diretor, financiamentos para pousadas e hotéis, treinamento de recursos humanos, gastos com publicidade no Brasil e no exterior e um sistema de monitoramento ambiental. A rentabilidade do setor de ecoturismo como um todo seria de 26,75% ao ano, contra 12% da hidrovia, na melhor das hipóteses para esta (que é pouco viável).

Num momento de carência de recursos, investir, a fundo perdido, US\$ 580 milhões numa hidrovia exige reflexão

Num momento de carência de recursos estatais e privatização de tudo, pensar em investir num empreendimento como esse da hidrovia, a fundo perdido, US\$ 580 milhões de dólares, exige reflexão. Principalmente se se lembrar que o próprio governo federal já parece empenhado em viabilizar na região sistemas ferroviários hoje mergulhados em dificuldades — a Malha Oeste, porque a empresa líder do consórcio que venceu a concorrência para a privatização está sendo dissolvida nos Estados Unidos; a Ferro-norte, dados os problemas enfrentados pelo grupo Itamarati.

Complicado, como se vê. Mas, como diz o mesmo Yves Lacoste, "a geografia também põe em relevo o drama".