

■ OPINIÃO



Aos trancos e barrancos (mas sai)

Washington Novaes *



Carl G. Jung, um dos "pais" da psicanálise, costumava dizer que a evolução da psique humana tem a lentidão dos séculos e que ainda não ultrapassamos sequer a etapa de lutar por casa e comida. Provavelmente por isso, tanta gente ainda diz que só se aprende com o sofrimento.

Seja como for, o fato é que, em matéria ambiental, só vamos aos trancos e barrancos — embora não faltem informações que aconselham mudanças mais rápidas, mais profundas, mais eficazes. Mas, felizmente, vamos, pelo menos em algumas coisas. Dois exemplos da semana passada parecem apontar nessa direção: a medida provisória sobre o Imposto Territorial Rural e a audiência pública sobre o projeto da hidrovía Araguaia-Tocantins, promovida pela Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias da Câmara dos Deputados, a pedido do deputado Pedro Wilson, de Goiás.

No caso da medida provisória enviada pelo governo ao Congresso, o Ministério do Meio Ambiente pelo menos conseguiu incluir em seu texto algumas disposições que podem reduzir o impacto estimulador que com certeza essa nova legislação terá no desmatamento. Como o conceito de terra produtiva está relacionado diretamente com a ausência de vegetação nativa, é óbvio que os proprietários tenderão a desmatar áreas

até aqui preservadas, para evitar que sejam consideradas impródutivas e, por isso, paguem imposto maior.

Esse conceito já foi responsável pelo avanço da devastação, principalmente na Amazônia e no Centro-Oeste, a partir de 1987, quando começaram as discussões sobre reforma agrária no âmbito da Constituinte. A devastação recrudescer nos últimos anos, pela mesma razão. Basta ver que o desmatamento na Amazônia passou de 11,1 mil quilômetros quadrados, em 1991, para 14,9 mil em 1994 (não há dados disponíveis a par-

É óbvio que os proprietários irão desmatar áreas para evitar que sejam consideradas impródutivas

tir daí, só indícios de agravamento). Com a área total desmatada na Amazônia já chegando a 469,9 mil km², o governo se viu obrigado a — até corajosamente — ampliar de 50 para 80% a área de reserva legal não desmatável em cada propriedade na Amazônia e a uma série de outras providências que a situação — considerada de "delinqüência econômica" pelo ministro Gustavo Krause — aconselhava.

Na medida provisória do ITR, foram excluídas da área tributável as áreas de preservação permanente e de reserva legal. Isto é, 80% do total na Amazônia e 20% no cerrado, que constituem a reserva obrigatória, mais as faixas de proteção de rios, lagos, nascentes, encostas com declive superior a 45%, áreas indígenas, sítios em que a fauna e a flora estejam ameaçadas de extinção, etc.

É muito. E é pouco. Muito porque essa exclusão enfrenta resistência feroz na bancada amazônica e na bancada ruralista. Não será fácil para o governo sustentá-las no tiroteio do projeto de reeleição. E é pouco porque na área não protegida já deve estar-se acentuando o desmatamento, para fugir à tributação. Desmatamento desnecessário, não relacionado com aumento da produção. E que dificilmente poderá ser coibido com a precaríssima estrutura de fiscalização do Ibama e dos órgãos estaduais de meio ambiente.

Fica-se, nessa matéria, entre dois pólos contraditórios: é preciso desestimular a manutenção de estoques de terras improdutivas como reserva de valor, meramente patrimonial, porque é preciso fazer justiça social e aumentar a produção agropecuária; mas o conceito de terra improdutiva acelera o desaparecimento de áreas preservadas, sem que a devastação corresponda a um aumento da produção. É um desafio que está colocado não apenas para o governo, mas também para os ambientalistas: que caminhos levam à terceira via?

Já a audiência pública da Comissão de Meio Ambiente da Câmara sobre o projeto da hidrovía Araguaia-Tocantins pode significar avanços importantes, se as tendências

que ali se esboçaram de fato se concretizarem.

As exposições apresentadas mostraram que o estudo de impacto ambiental e seu relatório, produzidos para o Ministério dos Transportes pela Fundação de Apoio e Desenvolvimento da Pesquisa do Pará, são um documento no mínimo insuficiente, para não usar palavras mais duras. Não chega a ser

um estudo de impacto, muito menos um relatório conclusivo. Na verdade, a culpa maior é da Fadesp — a não ser por haver aceito, por R\$ 200 mil, estudar duas bacias hidrográficas com cerca de 2 milhões de quilômetros quadrados. Responsabilidade maior é a de quem destinou a um empreendimento desse porte recursos ridículos.

O fato é que o EIA/Rima de pouco serve, se serve. Como demonstraram vários expositores, ele remete todas as questões essenciais para estudos complementares (que não existem). Como analisar o impacto?

Na verdade, os quatro volumes produzidos compilam textos sobre a legislação ambiental em vigor e dados de relatórios de outros países sobre navegação interior que chegam, no máximo, ao início da década de 80 (nos últimos anos, as hidrovias vêm perdendo cargas). Incorporam ao EIA e ao Rima propostas de diretri-

zes para estudos de impacto ambiental como se já fossem o próprio estudo e relatório. Não apresentam solução para questões graves como impactos a serem produzidos pelo derrocamento (explosões de pedras e travessões) e dragagem no leito do rio Araguaia (500 mil metros cúbicos por ano). Muito menos para a erosão das margens que será produzida pelo batimento das águas gerado pelo tráfego intenso (razão da canalização de hidrovias em outros países). E esses são apenas alguns dos tópicos mal tratados ou não tratados.

Além do massacre da língua portuguesa, algumas omissões são inaceitáveis: nenhum estudo sobre os impactos que produzirá o complexo de rodovias alimentadoras da hidrovía, a ser implantado; nenhuma referência ao sistema de armazenagem que será indispensável (o Araguaia só é navegável metade do ano, na melhor das hipóteses, e na época em que não há produção); nenhum cuidado com as numerosas populações indígenas ao longo do rio das Mortes e do Araguaia (o relatório da área antropológica da Funai, lido na audiência, foi contundente, devastador); precaríssimo exame de alternativas, que a lei exige.

Como disse na audiência o economista Maurício Galinkin, que conhece bem a questão das hidrovias, parece que chegamos a um novo ciclo de

pacotes: tivemos o pacote ferroviário, há cem anos; um pacote rodoviário, a partir da década de 50; agora estamos no pacote hidrovário, apresentado como a nova solução mágica para o País, a ponto de essa hidrovía já ser considerada projeto prioritário do governo federal com recursos no orçamento e uma política de fatos consumados. Vai-se avançando, ao arpejo da lei. Fazendo balizamento e obras em áreas indígenas, sem autorização do Congresso. Outorgando licenças de navegação. Construindo portos. Contratando financiamentos. E por aí

Chegamos a um novo ciclo de pacotes: tivemos o ferroviário, o rodoviário e agora temos o hidrovário

afora. Não pode ser assim. É preciso, primeiro, ter um EIA/Rima competente. Depois, promover audiências públicas e ouvir os órgãos ambientais dos estados envolvidos (a Femago, de Goiás, já considerou o estudo insuficiente e o devolveu). Em seguida, haver um licenciamento rigoroso do Ibama, que não aconteceu.

Não se trata de ser a favor ou contra a hidrovía. Nem contra os produtores da região do rio das Mortes, que podem ter outras soluções. Trata-se de construir, para o Centro-Oeste e para o País, a alternativa mais adequada dos pontos de vista econômico, social e ambiental. E de não desperdiçar recursos públicos em projetos no mínimo duvidosos.

* Jornalista.