

veja
28/2/97
17
77



Ambiente

Paraíso ameaçado

Cheia no Pantanal: um delicado regime hídrico

MILTON SHIRATA

A construção de uma hidrovía para transportar soja coloca em risco o Pantanal

Thomas Traumann

O Pantanal Mato-Grossense, um dos mais ricos santuários ecológicos do planeta, está correndo um grande risco. Começaram na semana passada na cidade argentina de Santa Fé as obras de aprofundamento do leito do Rio Paraná, a primeira etapa para a construção de uma megahidrovía desde a cidade de Cáceres, em Mato Grosso, até o porto de Nueva Palmira, no Uruguai. São 3 450 quilômetros de rios, um terço deles dentro do Pantanal, por onde se planeja escoar por barcos soja, petróleo e fertilizantes. Para isso, será necessário mudar o curso dos rios, construir barragens, remover rochas e fechar os afluentes laterais, afetando o frágil equilíbrio que sustenta a natureza pantaneira. Espantosamente, o governo brasileiro, responsável pela preservação do Pantanal, não tem uma postura clara sobre o assunto. “O Brasil é 100% a favor da hidrovía”, explica o ministro dos Transportes, Alcides Saldanha. “Mas estamos preocupados com a questão ambiental, que tem de ser respeitada.” Como se vê, sobre o Pantanal, o ministro morde e assopra.

Como o projeto é considerado prioritário pelos governos vizinhos, o Brasil tem evitado ataques a ele. Mas

estudos preliminares feitos pelo Ibama, órgão encarregado do meio ambiente, mostraram que uma alteração nos rios pode modificar a quantidade de água no Pantanal. É o que os técnicos chamam de “desequilíbrio hidrodinâmico”. Num sistema ecológico delicado como o Pantanal, isso equivale a acionar uma bomba-relógio, segundo os ambientalistas. Ali, 90 000 variedades de plantas e 1 000 espécies de animais dependem da água das cheias para sobreviver.

O projeto da hidrovía se arrasta há quase dez anos, mas ganhou impulso

com o Mercosul. Se for em frente, pode-se tornar o símbolo da união comercial no continente, reunindo vantagens econômicas para os quatro parceiros do Mercosul e a Bolívia, que ganhará uma saída para o Oceano Atlântico. Para os Estados do Centro-Oeste brasileiro, a hidrovía pode diminuir os custos de escoamento de soja. Hoje, 90% da produção da área é distribuída por rodovias. Para cada tonelada de soja enviada aos portos de Santos ou Paranaguá, gastam-se de 70 a 100 dólares. Pela hidrovía, o preço pode cair para 40 dólares a tonelada. Por causa desses números, o Banco Interamericano de Desenvolvimento, BID, chegou a prometer financiar a obra de quase 1 bilhão de dólares. Pressionado pelas organizações não-governamentais, agora o BID espera um relatório de impacto ambiental para decidir o que fazer.

A caixa de ressonância contra o projeto está na Internet. Existe na rede uma dúzia de sites sobre a hidrovía, a maioria de ONGs contrárias à obra. “O relatório que está sendo preparado para o BID não avalia as reais consequências”, acusa o biólogo Stephen Hamilton, da Universidade de Michigan, nos Estados Unidos. “Corre-se o risco de repetir o erro dos Everglades.” Nessa região no Estado da Flórida, o controle de enchentes alterou o regime de águas e produziu um dos piores desastres ecológicos do planeta. ■

A rodovia das águas



A CAIRES

Com reportagem de Gerson Camarotti