

15	235	469	152	1814	190					15
----	-----	-----	-----	------	-----	--	--	--	--	----

2p

ARAGUAIA-TOCANTINS II

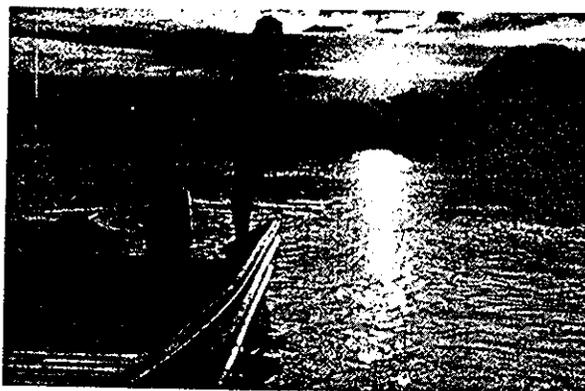
Estudo prevê derrocamento com explosivos, derivações e eclusa

Conseqüências previstas: erosões, assoreamento e contaminação das águas

RUBENS VALENTE
Da Reportagem

A construção da Hidrovia Araguaia-Tocantins implicará obras de dragagem, derrocamentos (incluindo explosão de rochas), barreiras fixas e móveis. O próprio Estudo de Impacto Ambiental e Relatório (EIA/RIMA) da empresa contratada pela Ahitar (Administração da Hidrovia Tocantins-Araguaia), mesmo durante crítica do por Ongs por insuficiência de dados, já indica possíveis danos ambientais, como ação erosiva nas margens dos rios, contaminação de águas, alterações hidrológicas e até desvirtuamento de "tradições culturais e étnicas" das populações ribeirinhas, pela intensificação de correntes migratórias.

O estudo adianta os problemas que os barcos irão enfrentar ao longo da hidrovia em pelo menos 10 pontos "que agravam a navegabilidade", como as corredeiras de Santa Izabel e bancos de areia em diversos trechos, como na confluência do Rio das Mortes com o Araguaia, próximo a São Félix do Araguaia. Em Santa Izabel, a saída mais citada é a construção de uma eclusa (série de diques para transpor leito de rio



com vários desníveis), obra que custaria no mínimo R\$ 1,5 bilhão, como também está mencionado no estudo.

As obras de dragagem estão previstas para retirar baixios, com "um mínimo de escavação", segundo o recomendado. O estudo diz que é preciso "buscar consonância entre o alinhamento do canal dragado e a corrente, pois, do contrário, a força de sedimentação só tenderá a aumentar". São serviços de natureza e efeito temporários, que deverão ser continuamente refeitos.

Os derrocamentos (destruição de obstáculos) implicam meios explosivos e não-explosivos (mecânicos, hidráulicos e eletromagnéticos). "Se a rocha for dura, o meio mais eficiente é o explosivo", diz o estudo da Fadesp de Belém do Pará. Um aspecto da dinamitação de rochas subaquáticas são seus altos custos.

Outra obra prevista para a hidrovia é a chamada derivação, ou seja, a construção de um canal lateral para transpor trechos de corredeiras ou evitar a passagem

de barcos em regiões de grandes declividades. Barragens fixas — das mais sérias intervenções que se possa pensar num rio — também estão previstas pela hidrovia. Elas também são usadas para transpor corredeiras, regularizando o nível do canal. O EIA/RIMA recomenda que a obra seja analisada, por causa de seus altos custos (geralmente são associadas a eclusas), mas não a descartar.

Em linhas gerais, o estudo assim discrimina os possíveis impactos com as obras: erosões nas margens dos rios, agravamento do assoreamento e conseqüente formação de bancos de areia; contaminação de águas por derrame de combustíveis, óleos, graxas, águas de lastro e servidas, ou materiais em transporte; movimentação e sedimento do leito do rio, diminuindo o oxigênio, afogamento dos peixes e diminuição da ictiofauna.

A construção de canais para superação de corredeiras pode acarretar destruição do solo, maior erosão, perda da vegetação e inundações. A intensificação da navegação, segundo o estudo, deve causar um "efeito atrator", provocando maior exploração agrícola e pecuária nas áreas ao longo da hidrovia.

VIDE-VERSO