

Ongs decidem fazer estudos independentes

Da Reportagem

M. G. VILELA

Organizações Não-Governamentais (Ongs) vão realizar estudos independentes sobre a viabilidade de navegação nos rios da Hidrovia Araguaia-Tocantins. O jornalista e diretor do Instituto Dom Fernando, de Goiás, Washington Novaes, disse que devem participar do projeto a Universidade Católica de Goiás (mantenedora do instituto), a Universidade Federal e consultores em hidrologia de universidades paulistas e fluminenses.

Em entrevista concedida ao DIÁRIO por telefone do Rio de Janeiro, onde participava da reunião "Rio mais cinco", Novaes contou que um dos consultores, Mauricio Galing, também já trabalhou nos estudos sobre a Hidrovia Paraguai-Paraná, cujo trabalho já é tido como referência nas discussões sobre a hidrovia no Pantanal.

Novaes disse que "não é contra qualquer hidrovia", mas a sociedade precisa saber se é a melhor alternativa de transporte para a região.

Uma das maiores preocupações dos ecologistas é o Parque Nacional da Ilha do Bananal, uma das maiores ilhas fluviais do mundo, próximo a São Félix de Araguaia. A ilha, de uma biodiversidade extraordinária com matas inundáveis típicas da Amazônia registra 15 das 203 espécies de animais ameaçados de extinção listados numa portaria do Ibama de 89.

Na reunião ocorrida no Congresso Nacional em 26 de novembro, Novaes disse ter sérias dúvidas sobre a viabilidade do projeto. O Rio Araguaia só é navegável uma parte do ano, e a outra coincide com o final da safra, o que deve provocar um grande armazenamento de grãos. "Os custos desse armazenamento não são sequer mencionados no EIA/Rima", disse Novaes. Ele também desconfia da informação de que a hidrovia funcionará com 50% de carga de retorno.

O diretor do Instituto Dom



Deputado Gilney Viana, presidente da Comissão de Meio Ambiente e Minorias

Fernando disse que a licença para a hidrovia devia ter sido pedida em 1988, quando se encomendou o primeiro protótipo para a navegação no Rio Araguaia, transportando cargas de alta densidade. Só em 95 é que o licenciamento foi requisitado. O jornalista disse que o governo "trabalha como uma estratégia de fato consumado", ao incluir a obra como uma das 42 prioritárias.

Dois universidades de Goiás, após um seminário em Goiânia, encaminharam ao Ministério dos Transportes um pedido de esclarecimentos sobre as obras, mas

até fim de 96 não tinham recebido respostas, segundo Novaes.

O ex-presidente da Funai e membro do ISA (Instituto Sócio-Ambiental), Márcio Santilli, disse na reunião do Congresso Nacional que a entidade vai se mobilizar para denunciar "nacional e internacionalmente" a hidrovia, que ele considera uma obra "criminosa e que não deveria ser realizada". Ele também informou que vai colocar os advogados da entidade à disposição das lideranças xavantes, que não foram ouvidas durante a realização do estudo. (R1)

Funai critica dados sobre os indígenas

Da Reportagem

A hidrovia passará próximo ou dentro de 88 aldeias indígenas num total de 12 municípios, com destaque para Campinápolis (MT), com 41 aldeias. Ao todo, segundo dados do EIA/Rima, seriam 5,3 mil indígenas em áreas de influência direta ou indireta dos rios das Mortes, Araguaia e Tocantins.

Na reunião da comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias do Congresso Nacional, realizada em 26 de novembro último, o modo como a questão indígena foi tratada no EIA/Rima rendeu uma discussão à parte. A coordenadora do meio ambiente da Funai de Brasília, Viviane Maciel, disse que o estudo "é tecnicamente bastante deficitário, apresenta muitos equívocos, dados anacrônicos, defasados e supérfluos, além de inúmeros erros ortográficos". Ela disse que o texto sobre os índios "é, no mínimo, lamentável, certamente redigido por um profissional totalmente desqualificado para abordar um tema tão controverso".

Maciel disse que o termo de referência não foi cumprido. O estudo, por exemplo, cita apenas os xavantes, mas há ao longo da hidrovia, segundo Maciel, xerentes, carajás, apinaés, jawaés, craxós, cricatis e tapirapés. Segundo a técnica da Funai, alguns estão realmente à beira dos rios, outros "têm os rios como referencial direto, e outros, de forma mais fluida".

A coordenadora da Funai exige que, para o próximo estudo, o profissional escolhido para ser responsável pelo levantamento "deverá ser indicado previamente à Funai e às comunidades indígenas, para que seja ratificada a sua indicação". Para ela, o profissional precisa ter a confiança dos índios. (R1)

Hidrovia é "bandeira" de MT, diz Antonio Joaquim

Da Reportagem

O secretário de Estado de Infra-Estrutura, Antônio Joaquim, disse que a Hidrovia Araguaia-Tocantins "é uma bandeira" do governo do Estado. Ainda como deputado federal em 95, Joaquim disse ter sido o responsável pela alocação de recursos do governo federal para realização de estudos de navegabilidade nos rios das Mortes e Araguaia.

Segundo ele, em 96 o governo realizou toda a obra de balizamento e sinalização. O próximo passo do governo federal, segundo ele, é destinar US\$ 10 milhões para as primeiras obras de derrocamentos e dragagens no leito

dos rios. Segundo o secretário, a demanda pelo transporte de cereais em Mato Grosso chegaria hoje a 1 milhão de toneladas ao ano.

"O governo do Estado vai ajudar no que puder para a construção da hidrovia", disse Joaquim, adiantando que a empresa Navbel já procurou ajuda para abrir 40 km de estrada para dar acesso ao porto que a empresa está construindo perto de Água Boa (cuja obra foi embargada pela Fema).

O chefe do núcleo de operações da Ahitar (Administração da Hidrovia Tocantins-Araguaia), Carlos Mota Vilela, disse ao DIÁRIO que o projeto da construção da hidrovia "em si,

não provocou críticas da Procuradoria da República e Ongs. Ele disse que os problemas foram restritos às falhas do Estudo de Impacto Ambiental. "O estudo não foi bom realmente em alguns aspectos, careceu de maior profundidade", disse Vilela, acrescentando que a própria Fadesp, autora do primeiro estudo, já está atuando no novo EIA/Rima.

Vilela disse que ainda não há previsão de entrega do novo estudo. Ele disse que a Ahitar tem conhecimento "apenas informalmente" da construção do porto em Água Boa, mas a Administração não teria qualquer responsabilidade pela obra. "Foi uma iniciativa pri-

vada", disse ele.

O chefe do núcleo de operações garantiu que todas as medidas serão tomadas para evitar danos ambientais. Ele menciona a economia de frete para justificar a obra. "Hoje a região abrangida pela hidrovia é servida por apenas duas rodovias federais, as BRs 153 e 157, que são paralelas ao rio, no sentido Sul-Norte. A hidrovia entraria aí como um outro meio de transporte mais econômico". Segundo ele, "por mais que se queira dizer o contrário, também em termos ecológicos (a hidrovia) é comprovadamente o de menor impacto ambiental". (R1)