

CORREDORES FLUVIAIS

Ministério Público e Ongs vigiam hidrovias

Das quatro projetadas hidrovias de Mato Grosso, duas estão com implantação embargada por descumprir a Constituição Federal

ANSELMO CARVALHO PINTO
Da Reportagem

Arquivo/DC

O embargo das obras da hidrovía Teles Pires-Tapajós, que liga Mato Grosso ao oceano Atlântico por meio do rio Amazonas, na quinta-feira, trouxe à tona um dos assuntos mais discutidos em 1997, o dos corredores fluviais de escoamento.

As hidrovias são consideradas a grande alternativa econômica para agricultores e Estado. As péssimas condições das estradas estão fazendo com que o frete por tonelada alcance cifras impraticáveis — às vezes mais de US\$ 100 — o que dificulta a produção e comercialização, num mercado cada vez mais competitivo como o da soja, principal produto de exportação de Mato Grosso.

A hidrovía surge como alternativa de baixo custo, já que um comboio de barcos é capaz de transportar o equivalente à capacidade de até 1000 caminhões em alguns casos.

O Grupo Maggi está levando a soja de Sapezal para a Europa, pelo rio Madeira, ao custo de 70 dólares o frete, preço razoável, perto dos quase R\$ 100. E com a vantagem de economizar seis dias de viagem, em comparação com o embarque no porto de Parana-guá (SP).

Atualmente Mato Grosso vive período de discussão e implementação de quatro corredores de escoamento: as hidrovias Paraguai-Paraná, Teles Pires-Tapajós, Araguaia-Tocantins e o rio Madeira.

“Isso nada mais é do que a retomada de um sistema de transporte utilizado desde séculos passados”, diz o vice-presidente da Federação das Indústrias de Mato Grosso, Adilson dos Reis, um dos maiores defensores da Paraguai-Paraná.

As hidrovias não funcionam sozinhas. A ascensão dos corre-



Rio Paraguai, um dos braços da Hidrovía Paraguai-Paraná, o projeto mais polêmico porque passa pelo Pantanal



O secretário de Indústria, Comércio e Mineração, Aldo Romani, mostra a distribuição das hidrovias no estado

dores fluviais de escoamento trouxe um novo termo às rodas de agricultores e políticos, o transporte intermodal — aquele que envolve mais de um meio.

Por esse sistema, um carregamento de soja poderá sair de Paranatinga de caminhão, por exemplo, ser transferido para uma barcaça no rio das Mortes, passar pelo rio Araguaia, até ser descarregado na ferrovia de Carajás, para, enfim, chegar ao porto de Itaqui, no Miaranhão, de trem.

“Hoje em dia não se pode mais falar em apenas uma modalidade de transporte de carga”, diz o secretário de Indústria, Comércio e Mineração, Aldo Romani. “Todos devem se complementar”.

Apesar da complementação dos diferentes modelos, nenhum deles suscita tantas controvérsias como as hidrovias, vítima da ira de ambientalistas e da vigilância do Ministério Público Federal.

Os ambientalistas criticam a implantação alegando prejuízos ao meio ambiente, especialmente com relação à Paraguai-Paraná, disparada a mais polêmica de todas, em razão do ecossistema por onde passa, o Pantanal Matogrossense.

Dizer que uma ou outra obra no rio Paraguai poderá secar o Pantanal é até exagero. O problema é que as empresas que cuidam da implan-

tação dos projetos hidroviários às vezes exageraram na despreocupação ambiental.

As obras da Araguaia-Tocantins foram embargadas, entre outros motivos, por uma falha grave da Ahitar, empresa que a administra. Os técnicos não haviam realizado sequer o Eia/Rima, o estudo de impacto ambiental necessário até para quem quer construir uma ponte.

As organizações não governamentais são os maiores opositores das hidrovias. “Precisa-se discutir e estudar mais antes de implantá-las”, costuma dizer o ambientalista Sérgio Guimarães, representante cuiabano da norte-americana Coalisão Rios Vivos.

INDÍGENAS
Já o Ministério Público Federal fica no encalço daquelas que transpõem áreas indígenas. Um artigo da Constituição Federal, o 231, diz que o aproveitamento de recursos hídricos nessas áreas só poderá acontecer após a aprovação do Congresso Nacional e consultada a parte mais interessada, os índios.

As obras da Teles Pires-Tapajós foram paralisadas após a justiça federal no Pará acolher ações civis públicas das procuradorias da República em Mato Grosso e Belém, também pelo descumprimento do artigo 231 da Constituição.

Transporte rodoviário representa 70%

O Brasil carrega a tradição de transportar a maior parte de suas cargas por meio das rodovias, ao contrário do que acontece em países desenvolvidos. Cerca de 70% de toda carga nacional desloca-se engavetada em caminhões por estrada afora. O transporte fluvial engatinha com 1% e o ferroviário com 22%. Nos países desenvolvidos, mercadorias são transportadas na maioria das

vezes por ferrovias (60%). Os modelos rodoviário e hidroviário quase se equivalem: 15% e 10%, respectivamente.

Os números nacionais fazem com que interesses de todos os lados sejam colocados na mesa. Uma eventual queda no nível de transporte rodoviário traria prejuízos irreparáveis para empresas de transporte terrestre. (ACP)

UX JORNAL

DIÁRIO DE CUIABÁ
CUIABÁ — MT

PUBLICADO EM:

26 OUT 1997

Documentação

SOCIOAMBIENTAL

Fonte: *Diários de Cuiabá (MT)*

Data: *26/10/1997*

Class.: *422*

VIDE - VERSO

Cada hidrovia deve servir para escoar a produção de determinada região de MT

Da Reportagem

Na época do governo Fernando Collor, o noroeste mato-grossense, situado acima do paralelo 13, foi considerado inviável para a agricultura. Os financiamentos foram desautorizados e a situação dos produtores rurais se complicou.

Hoje, a região de Campo Novo do Parecis e Sapezal orgulha-se de ser uma das maiores produtoras de soja do mundo. Para diminuir seus custos e fugir da precariedade da MT-358, o empresário Blairo Maggi construiu o porto de Itacoatiara, no Amazonas, e viabilizou o transporte da produção do nordeste do Estado pelo rio Madeira. Essa

hidrovia talvez seja a menos viada por ambientalistas e Ministério Público Federal.

Situação jurídica diferente vivem a Teles Pires-Tapajós e a Araguaia-Tocantins.

A primeira, programada para atender à produção norte do Estado, teve as obras embargadas quinta-feira passada pelo juiz federal de Santarém (PA), Edison Messias de Almeida. Ele considerou que nada poderá ser feito ali sem antes ouvido o Congresso Nacional, conforme diz o artigo 231 da Constituição, por ser tratar de uma área indígena.

O mesmo motivo fez o juiz da justiça federal de Mato Grosso Jefferson Schneider embargar as obras da Araguaia-Tocantins,

que atenderia ao extremo-nordeste. A Ahitar, a administradora do corredor, recorreu ao Tribunal Regional Federal. A juíza relatora Eliana Calmom não acatou o recurso e determinou que obras de impacto não poderiam ser iniciadas.

A mais polêmica de todas as quatro, a Paraguai-Paraná, pensada para transportar a produção das regiões sul e sudoeste do estado, ainda não tem nenhuma pendência judicial, apesar da polêmica que a rodeia.

O único contratempo da Ahipar, a administradora do projeto, foi o embargo da dragagem do canal de Tamengo, em Corumbá (MS), pela justiça sul-mato-grossense. (ACP)

