

30/7/98 Gm  
54 A-4

# As hidrovias, os verdes e o “custo Brasil”

Eliseu Padilha \*

Elles podem vestir bons ternos ou combinar botas enlameadas com chapéus tipo Indiana Jones, dependendo da ocasião. São inteligentes, formulam estratégias invejáveis, sabem como influenciar entidades respeitáveis, adoram falar do respeito ao homem, à fauna e à flora e entendem muito de comunicação, mais ainda de contra-informação. Podem ser chamados de terroristas verdes, tinindo de verde, uma espécie predadora que usa a ingenuidade dos bem-intencionados para preservar oligarquias bem estabelecidas, preservar o seu próprio ambiente do perigo que o Brasil representa na competição geo-econômica mundial. No governo, temos uma arma eficiente para desmascará-los, chamada Estudo de Impacto Ambiental – Relatório de Impacto no Meio Ambiente, mais conhecida como EIA-RIMA. Sem que esse estudo seja previamente realizado, divulgado, discutido em audiências públicas pela sociedade, analisado e aprovado pelo Ibama, hoje, nenhum projeto

**Os “terroristas verdes” usam a ingenuidade dos bem-intencionados para preservar oligarquias bem estabelecidas**

de transporte, seja rodoviário, ferroviário, portuário ou hidroviário, pode ser executado no Brasil. Nada pode ser feito à revelia da sociedade brasileira. De direito, compete a ela discutir, debater, analisar e aprovar os projetos. O estudo torna o processo transparente e avaliza as ações do governo. Fora desse processo amplo e democrático, o que resta é terrorismo.

Vejam os EIA-RIMA da Hidrovia Araguaia-Tocantins, que já está pronto, para compreender a profundidade do estudo. Desde 1997, sete antropólogos, um para cada uma das nações indígenas existentes na sua área de influência, compuseram a equipe dos 49 especialistas que

trabalharam no estudo. Treze biólogos, oito geólogos, um advogado, três engenheiros civis, quatro geógrafos, um economista, dois engenheiros agrônimos, três médicos veterinários, dois engenheiros florestais, dois arqueólogos, um tecnólogo em saneamento ambiental, um sociólogo e um engenheiro mecânico completaram o grupo de trabalho. Pesquisaram sua influência

na vida das nações indígenas, acompanharam a vida e a reprodução de peixes, animais e plantas e observaram o fluxo das águas em todas as épocas do ano.

Feito isso, vamos passar à etapa seguinte: sua divulgação, discussão em audiências públicas, análise e aprovação pelo Ibama. Vencidas essas etapas, só então poderemos iniciar as obras. Se tudo correr como estamos prevenido, deverão estar concluídas até o ano 2000.

Impactos ambientais existem, existem e vão existir no processo de desenvolvimento dos países. É preciso preservar a natureza. Sem a flora e a fauna o homem não existe. Precisamos da flora para haver água. Sem água não há vida. Mas, para melhorar sua qualidade de vida, o homem precisa que o progresso e a preservação do meio ambiente andem juntos. A preservação do meio ambiente e o progresso podem – e devem – acontecer ao mesmo tempo.

O Brasil precisa desenvolver a multimodalidade dos meios de transporte. Somente unindo rodovias, ferrovias e hidrovias é que a produção

brasileira poderá atravessar um país de dimensões continentais e chegar aos portos, para exportação, a preços mais baixos. As hidrovias são a modalidade mais barata para se construir e manter. Elas vão proporcionar uma vida mais digna e moderna para quem vive em sua área de influência – normalmente, áreas deprimidas no interior do País – e mesmo para quem vive longe delas, nas grandes cidades, desfrutando dos benefícios de um país



mais competitivo.

Com o funcionamento pleno da Araguaia-Tocantins, o País poderá aumentar sua produção e vender muito mais para o mundo. O produto brasileiro fica mais caro no exterior quando parte do Centro-Oeste ou noroeste para o exterior por rodovias até os portos de Santos ou Paranaguá, no Sul do Brasil, como é feito hoje. Se o produtor que tem sua fazenda na área de influência da hidrovia enviar a produção pelo rio até o norte de Tocantins, e daí utilizar as modalidades rodoviária e ferroviária até o porto de Itaqui, no Maranhão, seu custo por tonelada transportada cairá 30%. As chances de redução

dos custos de fretes vão aumentar quando as eclusas do lago de Tucuruí estiverem prontas.

A obediência aos Estudos e Relatórios de Impacto sobre o Meio Ambiente tem dado bons resultados na execução dos projetos de transportes em todo o Brasil. Assim tem sido com as obras rodoviárias, ferroviárias e instalações portuárias. A BR-174, que liga Manaus, no Amazonas, a Boa Vista, em Roraima, e ao Caribe venezuelano e Caracas, foi implantada com a aplicação das medidas compensatórias de proteção ao meio ambiente.

No trecho mais difícil para a execução da obra, 120 km dentro da reserva indígena Waimiri-Atroari, no coração da selva amazônica, as medidas aplicadas para compensar o impacto começam a surtir efeitos positivos: a comunidade indígena está organizada, sua saúde está controlada – especialmente o controle da malária – e a educação foi estendida a todas as aldeias. A pavimentação está obedecendo a acordo com a comunidade Waimiri-Atroari. Só foram retiradas as árvores ne-

cessárias à abertura do leito da rodovia. Perguntem aos índios ou a quem mora em Roraima se são contra a rodovia.

O mesmo se pretende com a abertura das grandes hidrovias. O Brasil está começando a utilizar seus rios

para escoar cargas e mercadorias. Assim, as primeiras hidrovias – do Araguaia-Tocantins, Madeira, Tietê-Paraná e São Francisco – estão

surgindo como o meio de transporte mais econômico e que vão possibilitar a melhoria da qualidade de vida para milhões de pessoas. Pretendemos compensar e minimizar os impactos apontados pelo EIA-RIMA e, sobretudo, levar o progresso ao interior do País. Pretendemos unir o Brasil, de norte a sul, leste a oeste, pelos caminhos com que a natureza nos privilegiou. Com estudo e boa informação. Sem terrorismo. Por esses caminhos, nossa matriz transportes está ajudando a baixar o “custo Brasil” e a elevar a qualidade de vida dos brasileiros. ■

\* Ministro dos Transportes e deputado federal (PMDB-RS).

**Somente unindo rodovias, ferrovias e hidrovias a produção brasileira poderá ser exportada a preços mais baixos**