

INSTITUTO	
	
SOCIOAMBIENTAL	
Fonte	gm
Data	13-15/11/98 Pg 45
Class.	59

Cortes afetam obras da hidrovia Tocantins

Mauro Zanatta
de Brasília

A Companhia Vale do Rio Doce, a Ceval Alimentos, a Navbel — subsidiária do Grupo Splice — e a Araguaiana Navegação Fluvial terão que rever seus planos de investimento no projeto da hidrovia Araguaia-Tocantins para 1999.

Segundo o próprio Ministério dos Transportes, a obra não sairá do papel no tempo previsto — dezembro do próximo ano — porque o governo determinou um corte de R\$ 21,3 milhões nas obras de derrocagem e dragagem dos rios da Morte, Araguaia e Tocantins.

A primeira versão do Orçamento da União, retalhado pela área econômica por conta do pacote de ajuste fiscal, previa recursos de R\$ 30 milhões para as obras da hidrovia no trecho entre Aruanã (GO) e Marabá (PA). A segunda versão, destina apenas R\$ 8,7 milhões.

“Com os cortes, será impossível cumprir os prazos estabelecidos anteriormente”, admitiu ontem Luiz Eduardo Garcia, diretor de Hidrovias Interior do Ministério dos Transportes, durante o II Encontro sobre o Corredor Multimodal Centro-Norte, no Congresso Nacional.

O diretor reconheceu ainda os graves problemas enfrentados na conclusão e aprovação dos estudos de impacto e licenciamentos ambientais. “Vai ser complicado passar por todos os procedimentos técnicos ambientais, porque os processos que têm poucas restrições demoram pelo menos seis meses para serem aprovados.” A avaliação do impacto ambiental já se arrasta há mais de dois anos. Nesta semana, técnicos dos Transportes receberam o relatório da hidrovia e devem encaminhá-lo apenas no final deste mês para a análise do Instituto Brasileiro do Meio-Ambiente (Ibama).

As declarações do diretor do ministério foram uma ducha de água fria nos executivos de grandes empresas que apostaram na conclusão

da hidrovia já no ano próximo ano.

“Com isso, teremos de rever nossa previsão orçamentária para 1999 e começar a trabalhar com prazos mais dilatados”, afirmou Idone Luiz Grolli, diretor do Centro-Norte da catarinense Ceval. A empresa investiu, segundo fontes da área, algo próximo de R\$ 4 milhões na construção de um terminal de transbordo no porto da Ponta da Madeira (MA). Agora, se preparava para investir em novos terminais na hidrovia.

Alguns parlamentares das regiões Centro-Oeste e Norte começaram a articular uma solução parcial para a escassez de recursos da hidrovia com a apresentação de emendas de bancadas e das comissões de transporte da Câmara e do Senado. Ainda assim, as emendas não chegariam ao valor total cortado do orçamento.

A Vale do Rio Doce desconfia do esforço e vai rever os planos para a construção de alguns berços de estadia no pier do porto da Ponta da Madeira. Mas a empresa não esconde o interesse na privatização do porto de Itaqui, em São Luís. “Fala-se nos impedimentos ambientais, mas este é também um grande entrave para que a hidrovia tenha sucesso completo”, disse Arnaldo Lopes, diretor de logística e comercialização do Sistema Norte da Vale. Andreas Langen, presidente da Araguaiana, tem investimentos de R\$ 16 milhões programados até o ano 2000 em Couto Magalhães (TO), às margens do Araguaia. “Agora, está ainda mais difícil. O governo precisa cumprir sua parte.”

A Navbel já investiu R\$ 20 milhões na construção de quatro comboios com 16 balsas e quatro empurra-rodos e não acredita numa solução a curtíssimo prazo para a hidrovia. “Já sofremos com embargos judiciais, fomos atacados por índios xavantes, não temos garantia nenhuma de nossa operação e a questão ambiental tem servido de bandeira para interesses estranhos”, disse Mário Beznos, diretor da empresa.