

# Índios estão no caminho dos grãos

RITA SOARES ■ Da Editora de Paineis

As Organizações Não-Governamentais (ONGs) têm conseguido, pelo menos por enquanto, atrasar o cronograma de obras das hidrovias. As obras do Araguaia-Tocantins, no trecho de Aruanã, no Mato Grosso, a Xambioá, no Estado de Tocantins, estão embargadas há cerca de dois anos e não há previsão sobre quando poderão ser reiniciadas. O argumento é que a hidrovía vai alterar a vida de mais de dez mil índios que moram às margens do rio Araguaia.

No mês passado, caciques e lideranças das tribos Apinajé, Javáé, Xavante, Xerente, Tapirapé, Krikati e Karajá elaboraram um documento denominado "Declaração dos Filhos dos Rios", que foi entregue ao presidente Fernando Henrique Cardoso. "Entendemos que o projeto da hidrovía não trará o desenvolvimento que a nossa região merece. Pois só prevê a produção de soja e de outros grãos que serão destinados a alimentar porcos, galinhas e gados de outros países", escreveram os caciques no documento elaborado após um encontro de três dias realizado no município de São Félix do Araguaia, no Mato Grosso.

Segundo o diretor do Programa para a América Latina da ONG *Internacional Rivers Network*, Glenn Switkes, a hidrovía vai causar "problemas irreversíveis às comunidades indígenas e aos povos ribeirinhos". Entre esses problemas estariam a possível destruição do pantanal do rio das Mortes e a alteração do ecossistema da ilha do Bananal. O trânsito constante de barcas na região poderia, segundo Switkes, prejudicar a qualidade da água, matando os peixes.

A Administração da Hidrovía do Araguaia-Tocantins (Ahitar) protocolou junto ao Instituto Brasileiro de Meio e Recursos Naturais Renováveis (Ibama), no dia 19 de maio, um novo Estudo e Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA) fazendo os impactos da obra e fazendo a chamada mitigação (suavização) dos impactos ambientais, mas o documento ainda não foi analisado.

**Positivo** - O embargo da obra no trecho que fica no Mato Grosso acabou tendo um saldo positivo para o governo do Pará. Isso porque, por pressão da bancada paraense em Brasília, os R\$ 40 milhões garantidos no Orçamento Geral da União (OGU) deste ano, que seriam destinados à sinalização e dragagem desse trecho, foram alocados para a construção das eclusas de Tucuruí.

A construção das eclusas não exige EIA/RIMA porque a obra faz parte das medidas para reduzir os impactos ambientais da hidrelétrica de Tucuruí, responsável pelo desnível de 72 metros que fechou o rio Tocantins. O diretor de Transportes Hidroviários da Secretaria Executiva de Transportes (Setran), João Tertuliano Lins, afirma que as entidades que defendem as hidrovias não querem que as obras sejam feitas de forma irresponsável, mas, segundo ele, está havendo um exagero dos ambientalistas. "Nós saímos de um extremo a outro. Antes da Constituição de 1988 era possível até fechar um rio, como aconteceu com o Tocantins, sem se preocupar com as consequências. Hoje, qualquer pessoa pode barrar uma obra através do Ministério Público".

Tertuliano critica os ambientalistas que, para ele, "querem transformar a região em santuário ecológico, sem se preocupar com a população". "Não podemos condenar nossa população à miséria apenas porque alguns paiséis decidiram que seríamos o pulmão da humanidade", afirma.

**Tapajós** - As obras da hidrovía do Teles Pires-Tapajós também foram completamente paralisadas. Em 1997, atendendo a uma reivindicação dos índios Mundurucus, o procurador da República, em Santarém, Felício Pontes Júnior, entrou com ação civil pública com pedido de tutela antecipada, proibindo qualquer alocação de recurso da União e dos Estados para as obras da hidrovía e até mesmo para a elaboração do projeto. De acordo com o procurador, os investimentos na hidrovía só poderão ser feitos com autorização do Congresso porque a obra vai "colocar em risco direitos indígenas".

O procurador afirma que o EIA/RIMA da Teles Pires-Tapajós foi "copiado de um livro". "Não foi feito nenhum estudo sério sobre os impactos dessa hidrovía. Por isso, não sabemos os danos que ela poderá causar às comunidades que moram na região", afirma Pontes.

A Advocacia Geral da União recorreu ao Tribunal Regional Federal (TRF), mas a decisão do juiz Edson Messias de Almeida, da Justiça Federal de Santarém, foi mantida.

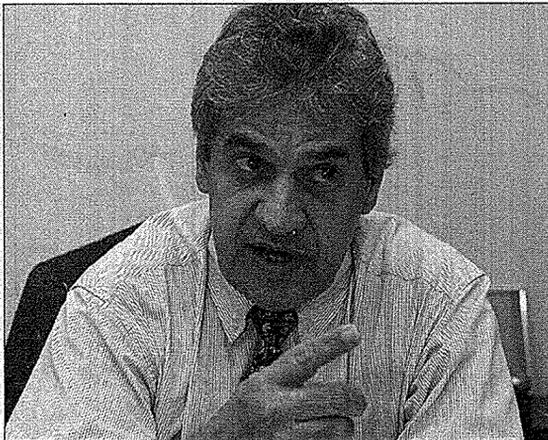
As obras continuam paralisadas porque está sendo feito o julgamento do mérito da ação. Na sexta-feira, 11, acontece a última audiência antes que o juiz dê a sentença. Serão ouvidos representantes da Ahimor, da Companhia Docas do Pará (CDP) e do Ministério Público Federal. A expectativa é que a sentença seja proferida ainda neste mês.

**Estudos** - O coordenador técnico da Administração das Hidrovias da Amazônia Oriental (Ahimor), Nélio Figueiredo, diz que o órgão está concluindo novos estudos dos impactos da hidrovía Teles Pires-Tapajós. Os motivos que levaram a Justiça a embargar a obra foram a falta de referência, no EIA/RIMA, de uma área indígena pertencente aos Mundurucus no trajeto da hidrovía. A obra previa também, segundo o procurador Felício Pontes, a destruição de 110 cachoeiras no trecho entre Alta Floresta e Jacareacanga.

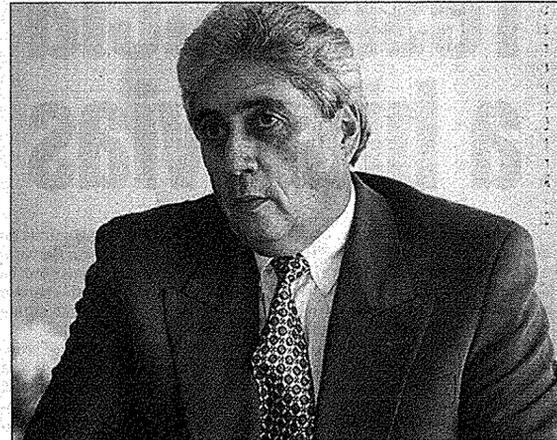
Tertuliano Lins, da Setran, afirma que antes do início das obras no Tapajós foram realizadas três audiências públicas para discutir o Estudo de Impactos Ambientais. Segundo ele, os impactos da obra entre Itaituba e Santarém seriam baixíssimos porque esse trecho é navegável durante a maior parte do ano. "O Ministério Público não chegou nem a apresentar restrições à obra, o que poderia ser feito durante as audiências públicas. Preferiu embargar completamente o serviço", lamenta Tertuliano.

**Marajó** - As obras da hidrovía do Marajó nem sequer se iniciaram porque o Ibama tem adiado a liberação da licença ambiental. Há um ano, a Ahimor apresentou o EIA/RIMA ao Ibama que de lá para cá fez uma série de exigências. "Houve exigências absurdas. Em algumas audiências públicas até o valor da obra foi questionado. Algumas instituições alegaram que o valor destinado a obra era muito baixo. Foi a primeira denúncia que eu vi de subfaturamento de obra", reclama o diretor da Setran.

Na semana passada, o governador Almir Gabriel reuniu-se com o ministro do Meio Ambiente, José Sarney Filho, que prometeu se empenhar para que o Ibama libere a licença dentro de dez dias. "Se não iniciarmos até 1º de agosto, teremos que adiar o trabalho para o ano 2000, porque o serviço tem que ser feito no período da estiagem e é preciso aproveitar todo o segundo semestre, antes das chuvas de janeiro", afirma Tertuliano Lins.



▲ ECONOMIA - Carlos Xavier: redução dos custos com transporte



▲ INTEGRAÇÃO - Haroldo Bezerra: empenho por recursos federais

## Para governo, impactos são menores que benefícios

A consolidação das hidrovias do Araguaia-Tocantins, Teles Pires-Tapajós, Marajó e Capim vai facilitar o escoamento da produção de grãos, reduzindo os custos com transportes e tornando os produtos paraenses mais competitivos no mercado externo.

A hidrovía do Araguaia-Tocantins ligará o rio das Mortes, passando pelo sul do Pará, até o porto de Vila do Conde, no município de Barcarena. Para viabilizar a hidrovía, duas obras são fundamentais: a transposição das corredeiras de Santa Izabel e a construção das eclusas da hidrelétrica de Tucuruí.

As eclusas de Tucuruí já estão no Orçamento Geral da União (OGU) para este ano, mas os recursos, no total de R\$ 39 milhões, ainda não foram liberados. A obra vai devolver a navegabilidade ao rio Tocantins, no trecho próximo à barragem de Tucuruí, onde a hidrelétrica fez surgir um desnível de 72 metros. Para que as barcas com a produção do Mato Grosso e do sul do Pará possam chegar a Vila do Conde será necessária a construção de uma espécie

de elevador que vai permitir que as embarcações vençam o obstáculo.

A hidrovía do Marajó terá 432 quilômetros, reduzindo em 148 quilômetros a distância entre Belém e Macapá. O custo total da obra é de R\$ 25 milhões. O governo federal deve liberar, neste ano, R\$ 2,4 milhões e o Estado já garantiu R\$ 8 milhões. A principal obra da hidrovía do Marajó será a dragagem de um canal de 32 quilômetros que vai ligar as bacias dos rios Atua e Anajás. A licença ambiental para a obra já foi liberada pela Secretaria Executiva de Ciência, Tecnologia e Meio Ambiente (Sectam), mas como a obra atinge dois Estados (Pará e Amapá), será necessário um parecer do Ibama.

O técnico da Sectam Francisco Fonseca afirma que os impactos ambientais da hidrovía do Marajó serão maiores no período das obras, quando os animais terão que conviver com o barulho das dragas. "Mas esses impactos serão provisórios e reversíveis", garante.

Segundo Fonseca, as margens do canal serão tomadas por mata ciliar

para impedir a erosão. A dragagem do canal, garante o técnico, não vai provocar o desaparecimento de espécies animais porque não haverá divisão de ecossistemas. "Além disso, não encontramos na área nenhuma espécie rara ou ameaçada de extinção", ressalta. A abertura do canal também não deve provocar grandes desmatamentos porque a área afetada é formada basicamente por campos com pouca vegetação.

A hidrovía do Teles Pires-Tapajós será uma alternativa para o escoamento dos grãos do Mato Grosso e do sul do Pará, que poderão sair do País pelo porto de Santarém. A hidrovía vai ligar a região produtora de Parecis (MT) ao porto, numa extensão de mais de mil quilômetros.

De acordo com informações da Secretaria Executiva de Transporte (Setran), a Teles Pires-Tapajós vai povocar o incremento da produção de grãos em 21 municípios. O Baixo Tapajós já é navegável em um área de 320 quilômetros, mas é necessário o trabalho de dragagem para que navios de grande calado possam transportar todo o percurso.

A hidrovía do Capim está orçada em R\$ 20 milhões e já há disponíveis no OGU deste ano, R\$ 6,4 milhões. A hidrovía tornará navegável o rio Capim, ligando o município de Paragominas e todo o nordeste paraense ao porto de Vila do Conde. O percurso é de 760 quilômetros e por ele deverão passar insumos para agropecuária e a soja que já está sendo produzida no município. De acordo com informações da Secretaria Executiva de Agricultura (Sagri), no ano passado, Paragominas atingiu a marca de 4,5 toneladas e a previsão é que, com a hidrovía, novos produtores sejam atraídos para a região.

O secretário executivo de Transportes, Haroldo Bezerra, afirma que o governo estadual tem se empenhado junto à União para conseguir recursos para as obras. "Essas hidrovias são fundamentais para o projeto de integração do Estado", afirma. "O Pará tem tudo para se tornar um grande produtor de grãos, mas para isso precisamos baixar nossos custos com transporte. A solução são as hidrovias". (R. S.)

## Estrangeiros fazem pressão ONGs formam comissão

Por trás da pressão das ONGs contra as hidrovias estariam empresas estrangeiras, em sua maioria norte-americanas, que temem a concorrência com os produtores brasileiros. É o que afirma o diretor do Departamento de Transportes Hidroviários da Secretaria Executiva de Transporte (Setran), João Tertuliano Lins. "Nos Estados Unidos, os produtores costumam afirmar que, da porteira para dentro, os brasileiros são imbatíveis, mas perdemos competitividade da porteira para fora. Ou seja, o nosso problema está na logística de transporte", afirma.

Segundo ele, muitos ecologistas estariam sendo usados por empresas de outros países para impedir que a produção brasileira ameace outros mercados. Atualmente, os produtores de soja do norte do Mato Grosso ou do ainda incipiente pólo do sul do Pará pagam até US\$ 80,00 pela tonelada de grãos para o transporte em caminhões até o porto de Santos. A soja é negociada na Bolsa de Chicago por, em média, US\$ 200. "Quase metade do ganho dos produtores é consumida com transporte", reclama o presidente da Federação da Agricultura do Pará (Faepa), Carlos Xavier.

Com a hidrovía do Araguaia-Tocantins, esse preço pode cair para cerca de US\$ 15. "Isso aumentará o lucro e tornará os produtos bem mais competitivos", afirma Xavier. "Não podemos nos dar ao luxo de dispensar essas estradas naturais que a natureza nos deu", diz o presidente da Faepa.

O maior produtor de soja do

Brasil na atualidade, Bairo Maggi, que há uma semana participou do *caminhãoço* que levou a soja do Mato Grosso para o município de Itaituba, no oeste do Pará, afirma que as hidrovias vão gerar empregos e ajudar a melhorar o saldo da balança comercial do País. As empresas do grupo Maggi têm uma produção própria de 120 mil toneladas de soja produzidas em uma área de 40 mil hectares nos municípios de Sapezal e Rondonópolis no Mato Grosso. O grupo exporta, por ano, 1,1 milhão de toneladas. Atualmente, os grãos saem pela hidrovía do madeira.

"Mas nós temos interesse na hidrovía do Araguaia-Tocantins", afirma Bairo Maggi. Sobre a atuação das ONGs, Maggi afirma que "esse pessoal (os ambientalistas) é muito radical". "Eles não têm muita base. Se o EIA/RIMA for aprovado não temos porque deixar de implantar a hidrovía?", indaga.

O produtor Adilson Domingos Sachetti está realizando experimentos no município de Santa Terezinha, na divisa do Mato Grosso com o Pará. No ano passado, ele plantou 100 hectares de soja e algodão e, neste ano, deve plantar mais 150 hectares. Sua produção chega a 18 mil toneladas. "A soja é uma *commodity* e cada centavo que pudermos economizar no transporte vai nos ajudar a ser mais competitivos", afirma. Segundo Sachetti, o aumento da produção vai gerar empregos e divisas para os Estados do Pará, Maranhão, Tocantins e Mato Grosso. (R. S.)

A *Internacional River Network* (IRN), Organização Não Governamental com sede em Chicago (EUA), o Conselho Indigenista Missionário (Cimi), com sede em Brasília, e o Instituto Sócio-Ambiental de São Paulo vão formar uma comissão multidisciplinar para analisar o novo EIA/RIMA da hidrovía do Araguaia-Tocantins, protocolado pela Administração da Hidrovía Araguaia-Tocantins (Ahitar) no Ibama no dia 19 de maio.

O diretor de Programas para a América Latina da *Internacional Rivers Network*, Glenn Switkes, explica que o grupo vai contratar consultores independentes para emitir parecer sobre a obra. Segundo ele, o Ibama não tem pessoal suficiente para realizar todos os estudos necessários e, por isso, as ONGs vão acompanhar a análise do Relatório de Impactos Ambientais. A IRN trabalha especificamente na defesa dos rios, acompanhando a construção de barragens e hidrovias em todo o mundo.

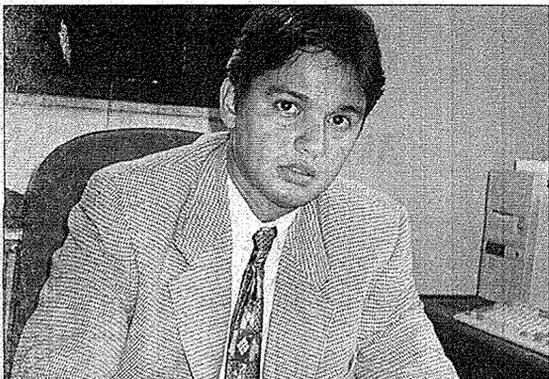
Segundo Switkes, a análise de uma hidrovía é muito mais complexa que a de uma barragem. "A hidrovía é formada por uma série de obras ao longo de um sistema fluvial e todas as consequências dessas obras precisam ser analisadas", explica. O diretor da ONG afirma não ser contra a navegação. "O problema é que para implantar a hidrovía do Araguaia-Tocantins é preciso mudar o rio e isso vai causar danos irreversíveis", afirma. A obra, avalia ele, vai pôr em risco a tranquilidade dos índios, cujas terras ficam às mar-

gens do Araguaia. "O aumento das atividades econômicas vai causar pressões sobre essas áreas, aumentando a migração e o risco de invasões", diz.

A produção de soja em grande escala na área de transição do cerrado para a floresta (sul do Pará), segundo Switkes, seria um "pesadelo" porque provocaria desmatamento das matas e poluição dos rios com agrotóxicos. "Essas obras vão beneficiar apenas aos grandes produtores. Não são obras para ajudar a população pobre da região", condena.

Para fazer frente à ação dos ambientalistas que são contra as hidrovias, os governos dos Estados envolvidos nos projetos do Araguaia-Tocantins e da Teles-Pires Tapajós criaram o Comitê Pró-hidrovía. Entre as empresas que participam da entidade está a Companhia Vale do Rio Doce que tem interesse em explorar o transporte fluvial na região.

A primeira missão do comitê foi uma visita à Fundação Nacional do Índio (Funai) para pedir ao presidente do órgão, Marcos Lacerda, que promovesse audiências públicas antes de emitir um parecer sobre o EIA/RIMA da Araguaia-Tocantins. "As vezes, o parecer é emitido apenas em função da opinião de uma das partes. Queremos que o relatório seja discutido e, se preciso até modificado. Mas não podemos permitir que a obra seja inviabilizada", afirma o diretor de Transportes Hidroviários da Secretaria Executiva de Transporte (Setran), João Tertuliano Lins, que representa o Pará no comitê. (R. S.)



▲ RISCOS - Felício Pontes Júnior, procurador: sobrevivência dos índios

HIDROVIAS QUE ESTÃO PLANEJADAS NO ESTADO			
HIDROVIA	CUSTO DA OBRA	TRAJETO	COMO ESTÁ A OBRA
Marajó	R\$ 25 milhões	liga Belém a Macapá	ainda não começou porque o Ibama não deu a licença ambiental
Capim	R\$ 20 milhões	vai de Paragominas ao porto de Vila do Conde em Barcarena	ainda está na fase de elaboração dos projetos técnicos e ambientais.
Araguaia-Tocantins	R\$ 308 milhões (1)	Rio das Mortes (MT) ao porto de Vila do Conde, em Barcarena	a empreiteira Carmargo Corrêa iniciou a limpeza do canteiro de obras, mas o serviço está parado por falta de recursos
Teles Pires/Tapajós	R\$ 60 milhões (2)	interliga a região da Chapada dos Parecis no Mato Grosso ao Porto de Santarém	está embargada pela Justiça Federal

(1) ESSE VALOR É REFERENTE ÀS OBRAS NO TRECHO DENTRO DO PARÁ  
 (2) ESSE ERA O VALOR APROVADO NO ORÇAMENTO GERAL DA UNIÃO (OGU) DO ANO PASSADO

Documentação

Fonte: *O Liberal*

Data: *6/6/99* Pg. *70*

Class: *70*

# ONGs fazem resistência a hidrovias

A implantação dos quatro corredores hidroviários que vão facilitar o escoamento da produção de grãos do Pará, Tocantins e Mato Grosso está enfrentando resistências. Organizações Não-Governamentais (ONGs) ligadas ao meio ambiente e à questão indígena estão fazendo de tudo para barrar as obras.

Dois hidrovias (Tocantins-Araguaia e Teles Pires-Tapajós) foram embargadas pela Justiça. A hidrovia do Marajó não pôde sair do papel por falta de licença ambiental. O ministro do Meio Ambiente, José Sarney Filho, garantiu ao governador Almir Gabriel que a licença será concedida. O governo do Estado ainda não pode expedir a ordem de serviço para o início das obras da hidrovia do Marajó porque ainda não recebeu a licença do Ibama, embora haja recursos no Orçamento do Estado para viabilizar a obra. Apenas a hidrovia do Ca-

pim, que vai ligar Paragominas ao porto de Vila do Conde em Barcarena, não enfrentou problemas com os ambientalistas. Mas apenas porque os projetos técnicos e ambientais ainda estão sendo elaborados.

A hidrovia do Araguaia-Tocantins está embargada há cerca de dois anos, no trecho que vai de Arauanã no Mato Grosso a Xambioá no Tocantins a pedido do Ministério Público Federal, que exigiu a revisão do Estudo e do Relatório de Impactos Ambientais (EIA/Rima).

Para ter a obra liberada, a Administração da Hidrovia do Araguaia-Tocantins (Ahitar) protocolou um novo EIA/Rima junto ao Ibama, mas algumas ONGs já anunciaram que vão fazer um estudo paralelo sobre os impactos da hidrovia e prometem dificultar sua implantação.

As obras da Teles-Pires-Tapajós também foram paralisadas a pedido do Ministério Público Federal.

