

Justiça e ONGs combatem hidrovias

Interesse econômico e informações do Estudo de Impacto Ambiental são questionados

Juliano Basile e Regina Scharf
de Brasília e São Paulo

A hidrovias Araguaia-Tocantins, projetada por Brasília para facilitar a exportação dos grãos do Centro-Oeste, disputa com a transposição do rio São Francisco o título de obra mais polêmica do Plano Plurianual 2000-2003 (PPA). Na última segunda-feira, a Justiça Federal de Goiás e Mato Grosso aprovou duas liminares suspendendo o licenciamento ambiental da hidrovias. A Ahitar, empresa responsável pela implantação da obra, orçada em R\$ 127,3 milhões, já entrou com recurso.

As duas decisões, tomadas na noite de segunda-feira, suspenderam as audiências públicas para debate do Estudo e o Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA) da hidrovias. Somente após as reuniões o trabalho de limpeza dos 2,2 mil quilômetros dos rios Araguaia, Tocantins e das Mortes poderá ser iniciado.

O projeto prevê o aumento da navegabilidade da bacia, permitindo

que 1,5 milhão de toneladas sejam transportadas por ano até 2005. Atualmente, apenas 160 mil toneladas de grãos, calcário e insumos agrícolas são transportadas por ano na região, número bem inferior à capacidade total de transporte nos rios, de 6 milhões de toneladas.

Entretanto, as vantagens da obra vêm sendo questionadas. "O transporte pela hidrovias será duas vezes mais caro do que o emprego de vias que já existem", diz Maurício Galinkin, diretor técnico da Fundação Centro Brasileiro de Referência e Apoio Cultural (Cebrac), ONG que acompanha de perto o projeto.

Ele baseia seus cálculos em dados de acadêmicos e do governo. Estima em US\$ 103,30 o preço de balcão de uma tonelada transportada de Nova Xavantina (MT) até o porto de Itaquí (MA), por um trajeto que incluiria 1.300 quilômetros de hidrovias, mais 300 km rodoviários e outros 600 km ferroviários. A mesma tonelada pode ser levada de Nova Xa-

vantina para Rondonópolis (MT) e de lá para o porto de Santos (SP). Seriam 417 km de caminhão e 1.500 km de trem, a um custo de US\$ 57,94 a tonelada. As contas baseiam-se em dados da Ferronorte, do EIA/RIMA da hidrovias e do Sistema de Informações de Frete para Cargas Agrícolas, da Escola Superior de Agricultura Luís de Queiroz (Esalq), ligada à USP.

O ambientalista também critica a ênfase que o projeto dará à monocultura de grãos. "A maior parte da região não é apropriada à agricultura, mas à pecuária extensiva", diz. "O uso de terras inadequadas exigirá muito fertilizante e agrotóxicos — em cinco ou seis anos elas certamente estarão esgotadas e terão de ser abandonadas".

As duas liminares concedidas no início da semana atenderam pedidos do Ministério Público de Goiás e das comunidades indígenas Xavante de Areões e Pimentel Barbosa, ambas do Mato Grosso, representadas

por advogados do Instituto Socioambiental (ISA), uma entidade não-governamental. As ações basearam-se em denúncias de manipulação e adulteração nos textos originais dos estudos antropológicos e de impacto ambiental. A entidade também argumenta que as obras do projeto Araguaia-Tocantins reduzem a população de peixes da bacia, comprometendo a sobrevivência de onze etnias indígenas locais.

A assessoria da Ahitar informou que "nenhum impacto prognosticado pelos antropólogos foi excluído e nenhuma ação mitigadora ou compensatória proposta foi desconsiderada". O objetivo da empresa é casar as liminares até a realização da segunda audiência pública sobre as obras da hidrovias, marcada para amanhã, em Pedro Afonso, no interior de Tocantins. A primeira reunião deveria ter acontecido na última terça-feira, em Estreito, no Maranhão, mas foi suspensa pelas decisões judiciais.

CLASS
DATA 28/10/99
PÁG 79
DOCUMENTAÇÃO