

DOCUMENTO

SOCIOAMBIENTAL

Fonte JB (Econ.)

Data 7/17/99 Pg 7

Class. 98

# Hidrovias e Ambientalistas

JOSÉ CELSO DE MACEDO SOARES\*

Temos procurado, nestas páginas, destacar a importância de nossa rede fluvial para o desenvolvimento do país. Juntamos a brasileiros e cientistas que há muito vem propugnando neste sentido. Já Saint-Hilaire em *Viagem às nascentes do Rio São Francisco*, no princípio do século passado, chamava a atenção do nosso pouco caso em utilizarmos os rios como meios de transporte. Em 1825, os Estados Unidos completavam o canal Erie, que ligava o Atlântico ao meio-oeste, proporcionando notável impulso àquela região. Na esteira desse grande canal, muitas outras vias navegáveis interiores foram construídas, culminando com a grande hidrovia Missouri-Mississippi cortando o meio-oeste, desde a fronteira do Canadá até desaguar ao sul, em Nova Orleans. Os exemplos mostram quão atrasados estamos nesse pormenor.

Felizmente, agora, brasileiros e governantes, principalmente dos estados do meio-oeste, estão lutando pelo aproveitamento desse econômico meio de transporte. Podemos destacar três grandes empreendimentos: as hidrovias Paraná-Paraguai; a do Rio Tapajós e, o maior de todos, a hidrovia Ara-

guaia-Tocantins. Desnecessário dizer do extraordinário desenvolvimento que trariam ao Centro-Oeste a plena navegabilidade dessas hidrovias, no escoamento do minério de Urucum e da soja mato-grossense pelo Rio Paraguai e de grãos pelos outros rios, barateando grandemente os custos de transporte e o preço desses produtos nos portos de exportação.

Obstáculos de ordem burocrática e pressão de entidades ambientalistas têm retardado esses empreendimentos. Além disso, temos o incrível dispositivo constitucional que declara (Art. 231): "O aproveitamento dos recursos hídricos, incluídos os potenciais energéticos, em terras indígenas, só podem ser efetivados com autorização do Congresso Nacional"! Isso é matéria que deveria ficar à cargo dos órgãos técnicos do executivo que para isso tem o Ministério do Meio Ambiente. Submeter quaisquer desses estudos ao Congresso, já assoberbado de projetos, é praticamente paralisá-los. Afoitos representantes do Ministério Público têm conseguido liminares impedindo até estudos, projetos e audiências públicas sobre o aproveitamento de nossas hidrovias. Somos todos a favor da preservação do meio ambiente, mas não vamos levar a coisa a extremos. Para os que dizem

que embarcação trafegando em rio polui o meio ambiente, temos simples comparação: para transportar mil toneladas de carga precisamos de 50 caminhões com 50 motores despejando gás carbônico na atmosfera. Para transportar a mesma quantidade de carga em hidrovia, precisamos apenas de um rebocador empurrando chatas, ou seja, apenas um motor lançando gás na atmosfera. Quem polui mais?

Além do mais, os projetos modernos adaptam as embarcações aos rios e não ao contrário. Infelizmente não se conseguiu, até hoje, projetar navio que saltasse quedas d'água, transpusesse sem danos corredeiras, ou derrocasse bancos de areia. Agora mesmo, centenas de chatas, cheias de mercadorias, estão presas no Rio Paraguai porque o projeto de dragagem desse rio, para permitir a navegabilidade durante todo ano, tem sido barrado por ambientalistas que alegam, sem nenhuma base técnica, que essa dragagem vai esvaziar os rios do Pantanal! Como se não existissem recursos de engenharia - barragens, eclusas - para impedir que isso acontecesse, se fosse verdade. A audiência pública prevista para discussão do projeto da hidrovia Araguaia-Tocantins foi retardada por outra liminar felizmente cassada por tribunal

superior. Com relação às terras indígenas, na hidrovia Paraná-Paraguai a reserva esta localizada a 60 quilômetros da margem do rio e na Araguaia-Tocantins os rios das Mortes e Araguaia delimitam as áreas indígenas e não as atravessam. Apenas o Tapajós atravessa reserva indígena, mas isso não significa que estudos para o aproveitamento dessa hidrovia não sejam feitos como queria outro procurador do Estado de Mato Grosso: impedir até os estudos.

A viabilização dessas hidrovias vai baratear fortemente o custo Brasil, criando uma infinidade de empregos a elas ligados. E não esqueçamos que dentre muitos destes ambientalistas estão conhecidíssimas ONGs sediadas em países estrangeiros que, obviamente, não têm nenhum interesse que nossos produtos compitam com os deles no mercado internacional. Não abraçamos o chauvinismo, mas nossa experiência em assuntos de comércio internacional ensinou-nos que em se tratando de comércio não há países amigos: há interesses coincidentes. Que digam nossos exportadores de aço, suco de laranja, e outros produtos agrícolas. Não sejamos ingênuos.

\* Engenheiro naval, jornalista, membro do Conselho Técnico da Confederação Nacional do Comércio