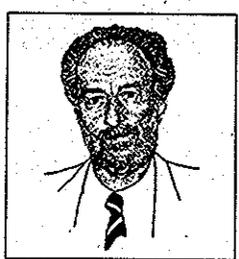


WASHINGTON NOVAES

Anatomia de uma inutilidade

Confirmase o previsível: o estudo de impacto ambiental da Hidrovia Araguaia-Tocantins, bem como o respectivo relatório, são inconsistentes e não justificam a implantação desse projeto. A análise independente desses documentos – feita por uma coligação de instituições e que será divulgada nos



Impactos ambientais da Hidrovia Araguaia-Tocantins são simplesmente desastrosos

próximos dias – comprova que o empreendimento seria desastroso do ponto de vista ambiental, antieconômico, desnecessário, prejudicial à sociedade, devastador para os grupos indígenas que vivem no trajeto e desperdiçador de recursos públicos, entre muitas outras coisas. Se os recursos previstos para sua implantação – subestimados, porque não incluem portos nem rodovias alimentadoras – fossem dirigidos para ecoturismo, por exemplo, gerariam muito mais empregos que os resultantes da expansão da fronteira agrícola – desnecessária. Pior que tudo, as obras previstas nem sequer seriam capazes de consolidar um canal de navegação permanente, que seria o seu suposto objetivo.

Muitos lances dessa história já foram comentados neste espaço. O primeiro estudo de impacto da hidrovia, encomendado pela Ahitar (subordinada ao Ministério dos Transportes) à Fundação de Amparo e Desenvolvimento da Pesquisa da UFPA, era tão inconsistente que foi recusado liminarmente pelo Ibama e por órgãos licenciadores dos Estados, depois de ser demolido numa audiência pública na Comissão de Meio Am-

biente da Câmara dos Deputados, em 1996.

Encomendado novo estudo e entregue ao Ibama no ano passado, ele sofreu várias contestações: de vários dos antropólogos que dele participaram e denunciaram ao Ministério Público que o EIA-Rima suprimira partes decisivas de seu trabalho; de biólogos também insatisfeitos; e do Ministério Público, inconformado com o fato de as audiências públicas para discussão desse EIA-Rima haverem sido marcadas apenas para pequenas localidades ao longo do trajeto da hidrovia, exatamente as mais favoráveis ao projeto.

Agora, o EIA-Rima, disponibilizado pelo Ibama em setembro do ano passado, tem sua dissecação pública promovida pela coligação que reúne a Fundação Cebrac, o Instituto SocioAmbiental, a Rede Cerrado, o Simpósio Ambientalista Brasileiro no Cerrado, o WWF, a Rede Internacional de Rios e a Coalizão Rios Vivos. E a análise independente do painel de especialistas é um massacre.

Cotejados com os custos de transporte em outros empreendimentos, como a Ferromonte e a Ferrovia Norte-Sul (que está sendo retomada), os custos da hidrovia são claramente antieconômicos. Tanto na direção sul, via Ferromonte (incluídos os custos no Porto de Santos), como rumo norte, mais altos que os da Norte-Sul. Isso apesar de os custos da hidrovia haverem sido claramente subestimados, já que não incluem custos de operação (portos, rodovias) nem custo das me-

didias mitigatórias dos impactos ambientais e sociais do empreendimento. Nesse caso, como calcular o custo/benefício verdadeiro?

Os impactos ambientais apontados pelos especialistas independentes são devastadores, desastrosos mesmo. A explosão de rochas e a movimentação de sedimentos pela dragagem nos Rios das Mortes e Araguaia (com o propósito de abrir um canal permanente de navegação na estiagem) inundariam áreas secas, vitais para o ecossistema, e secariam áreas de inundação, fundamentais para os processos de reprodução da vida. A transformação da paisagem seria radical, até mesmo com o desaparecimento de parte das praias que já recebem centenas de milhares de visitantes por ano – o que levaria a graves perturbações sociais. Mas, ao final, essas obras estariam muito longe de atingir o objetivo de engenharia proposto. E, mesmo que abrissem o canal de navegação para garantir a navegação na estiagem, não há cargas nessa época do ano.

Não é só. As populações de peixes (vitais para o ecoturismo e para as populações ribeirinhas) perderiam seus berçários nas lagoas de inundação. Toda a flora seria alterada, assim como as planícies de inundação. Ao norte, o processo de movimentação de sedimentos levaria ao assoreamento e à possibilidade de inundações ribeirinhas e perdas de lavouros. Até a Hidrelétrica de Tucuruí seria afetada pela deposição de sedimentos.

A expansão da fronteira agrícola, principalmente da monocultura da soja, significaria uma perda irreparável da rica biodiversidade restante nos Cerrados, sem benefícios visíveis, já que estudos da Embrapa e da Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz mostram a possibili-

dade até de quadruplicar a produção de grãos nos Cerrados sem desmatar um só hectare (com técnicas melhores). Mas essa multiplicação não teria mercado – o mundo já produz mais calorias do que consome; o problema é de renda e distribuição –, muito menos quando as commodities têm seu mais baixo preço em 150 anos (Pnud, 1998).

O avanço da fronteira agrícola implicaria ainda estímulo ao êxodo rural e ao inchaço das periferias urbanas, agravamento dos conflitos por terras indígenas, aumento da erosão (de 4 a 10 quilos de solo erodidos por quilo de grão produzido) e uso ainda mais intensivo de agroquímicos: seriam mais 3,6 milhões de litros por ano, a cada milhão de hectares incorporados ao processo de produção.

Todo esse estrago geraria apenas um posto de trabalho para cada 94 hectares cultivados, num total de 4 mil permanentes (60% dos postos seriam temporários), com remuneração média de pouco mais de R\$ 150 mensais (a utilização de agroquímicos exigiria 16 vezes mais que a remuneração da mão-de-obra). Os mesmos investimentos previstos para a implantação da hidrovia, R\$ 220 milhões, se aplicados em infraestruturas de turismo, gerariam 5 mil empregos diretos e 15 mil indiretos.

Seria possível ir muito além com a enumeração de outros prejuízos inadmissíveis. Mas não é preciso, diante da grande pergunta: para que implantar um empreendimento antieconômico, anti-social, antiambiental, ineficaz e desperdiçador de recursos?

A palavra agora está com o Ibama, a quem cabe licenciar – ou não – a hidrovia.

■ Washington Novaes é jornalista
E-mail: novaes@internacional.com.br