

ONGs contestam obras da hidrovía

VILMA SILVEIRA

BRASÍLIA – A hidrovía Araguaia-Tocantins, considerada fundamental pelo Plano Plurianual do governo vai enfrentar nova resistência por parte de grupos ambientalistas. Dessa vez, um grupo de seis Organizações Não-Governamentais (ONGs), coordenado pela Fundação Centro Brasileiro de Apoio e Referência Cultural (Cebrac), põe

abaixo a segunda versão do Estudo de Impacto Ambiental (EIA) da hidrovía, encaminhado pelo governo no ano passado.

Segundo o estudo, que será lançado na quarta-feira na Câmara dos Deputados, o EIA não atende às mínimas exigências legais, e apresenta metodologias questionáveis do ponto de vista científico e técnico em praticamente todas as áreas. Segundo o coordenador técnico do estudo elaborado pelas ONGs, Maurício Galinkin, no trecho do Rio Araguaia, próximo à Ilha do Bananal, não existe, geologicamente, estabilidade para se implantar uma hidrovía industrial.

O primeiro EIA/RIMA feito para a hidrovía foi rejeitado pelo Ibama que recomendou a elaboração de um segundo estudo. Atualmente, o processo de licenciamento para as obras de dragagem e derrocamento está suspen-

so por decisão judicial. As discussões em torno da implantação da hidrovía se arrastam há pelo menos quatro anos.

O coordenador argumenta também que o projeto da hidrovía não tem viabilidade econômica frente a dois outros projetos prioritários do governo federal: as ferrovias Norte-Sul e Ferronorte, que estão em construção. De acordo com o estudo o transporte ficaria na faixa de US\$ 125,50 para o transporte de uma tonelada de soja, por meio do sistema multimodal, via porto de Itaqui (MA), de Nova Xavantina a Roterdã, na Holanda. Essa mesma tonelada seria exportada pela Ferronorte, quando concluída, por US\$ 86,4. Em relação à Norte-Sul, o transporte pela hidrovía ficaria 67% mais caro, diz o coordenador.

O Ministério dos Transportes não concorda com a avaliação das ONGs e tem em seu poder um outro estudo do EIA/RIMA da Araguaia-Tocantins, elaborado pela Universidade de São Paulo (USP) e coordenado pelo professor Carlos Celso do Amaral e Silva. A equipe da USP conclui que EIA/RIMA da hidrovía “apresenta partes que demandam complementação mas, ainda assim constitui um documento adequado para ser usado nas discussões em torno da hidrovía.