

AVANÇA BRASIL *Intervenções nos rios Araguaia, Tocantins e das Mortes prevêem explosões e dragagem da calha* Hidrovia do governo ameaça matar rios

Ichiro Guerra/Folha Imagem

FAUSTO SIQUEIRA
da Agência Folha, em Brasília e em São Félix do Araguaia (MT)

Um dos principais projetos do programa Avança Brasil, do governo federal, corre o risco de se transformar em um dos maiores desastres ambientais do país.

O alerta é de dez especialistas em fauna, antropologia, economia, direito ambiental, geologia, geografia e turismo, que produziram uma análise técnica do projeto da hidrovia Tocantins-Araguaia a ser divulgada na próxima quarta em Brasília.

A exemplo do Ministério Público Federal, que moveu ações contra a obra, eles também questionam o estudo de impacto ambiental apresentado ao Ibama pela Ahitar (Administração da Hidrovia Tocantins-Araguaia), com base no qual foi formulado o documento.

Ontem, a **Folha** revelou que projeto do governo federal, que também faz parte do Avança Brasil, de recuperação e pavimentação de estradas ameaça condenar à destruição até 180 mil km² de florestas do Norte do país.

Patrocinado por sete organizações não-governamentais (Cebac, Instituto Socioambiental, WWF, Rede Cerrado, Simpósio Ambientalista do Cerrado, Rede Internacional de Rios e Coalizão Rios Vivos), o trabalho sobre a hidrovia, de 160 páginas, levou seis meses para ser concluído e cus-

tou R\$ 120 mil.

O objetivo da implantação da hidrovia é oferecer aos produtores baixo custo de transporte, a fim de induzir a expansão da fronteira agrícola para uma área de 1,8 milhão de km² nos Estados de Goiás, Mato Grosso, Tocantins, Pará e Maranhão.

Empresários, prefeitos e os governos federal e dos cinco Estados tentam dar andamento ao projeto, atualmente parado devido às medidas judiciais impetradas pelo Ministério Público.

As obras civis da hidrovia implicam intervenções em 87 pontos nos rios Araguaia, Tocantins e das Mortes. Essas intervenções prevêem explosões de rochas e dragagem da calha dos rios, a fim de garantir, nos períodos de estiagem, a navegabilidade das balsas carregadas com produtos como a soja, destinada à exportação pelos portos da região Norte.

Segundo o estudo, as obras alterarão a dinâmica hídrica, principalmente do Araguaia, provocando seca em áreas naturalmente inundáveis, inundação em áreas secas e alterações capazes de gerar morte de peixes, fonte de alimentação dos índios que vivem próximos aos rios.

"Haverá uma brusca inversão das condições ambientais. Isso vai interferir no sustento do homem que vive ali e até em empreendimentos econômicos que dependem de água para a irrigação", diz o geólogo Tadeu Veiga, um dos autores do estudo.

A viabilidade econômica da hidrovia também é questionada. De acordo com o coordenador do trabalho, o engenheiro Maurício Galinkin, o transporte de uma tonelada de soja entre Goiânia (GO) e São Luís (MA) pela ferrovia Norte-Sul custaria US\$ 55,75 contra US\$ 93,3 pela hidrovia.

Pela Ferronorte, outra rota alternativa, segundo Galinkin, o custo do frete da mesma carga entre Nova Xavantina (MT) e o

porto de Santos, custaria US\$ 62,74. Pela hidrovia, o produto chegaria ao porto de Ponta da Madeira (MA) por US\$ 103,3.

Ministério dos Transportes e empresários rejeitam essas conclusões e afirmam que a hidrovia é o meio de transporte mais barato e de menor dano ambiental (leia texto nesta página).

O documento das ONGs será referência em uma audiência pública extra-oficial no próximo dia 1º em São Félix do Araguaia (MT). O objetivo da audiência, convocada pela Prelazia de São Félix, CPT (Comissão Pastoral da Terra) e Cimi (Conselho Indigenista Missionário), é mobilizar índios e população contra o projeto da hidrovia e tirar a discussão sobre a obra do âmbito local.

"A mobilização dos indígenas é fundamental. Isso atrairá apoio internacional e criará embaraço para o governo", afirma José Pontim (sem partido), vereador, ex-prefeito de São Félix e um dos organizadores da audiência.

São esperados cerca de mil participantes, 300 dos quais procedentes de aldeias indígenas e cidades próximas, que serão levados em barcos e ônibus.

As cinco audiências públicas oficiais sobre o assunto agendadas duas vezes pelo Ibama foram suspensas no ano passado por força de liminares obtidas pelo Ministério Público Federal.

O Ministério Público denunciou uma suposta fraude no estudo prévio de impacto ambiental apresentado pela Ahitar ao Ibama. O relatório teria sido alterado para omitir consequências da obra sobre os grupos indígenas da região do rio Araguaia.

O caso está sendo apurado pela Polícia Federal, mas avaliação do estudo prévio feita no mês passado por um grupo de professores da USP (Universidade de São Paulo) apontou não haver omissão deliberada de informações no documento.



Índio segura placa arrancada da hidrovia, que pode causar um desastre ambiental na região

Editoria de Arte/Folha Imagem

Ficha técnica



A hidrovia é o principal segmento de um corredor multimodal de transportes (hidrovia, rodovia e ferrovia, interligados) que o governo pretende implantar para levar a produção agrícola da região central do país para os portos da região Norte

Investimento: Segundo o Ministério dos Transportes, R\$ 235,5 milhões serão destinados à construção da hidrovia. Desse total, de R\$ 150 milhões são recursos públicos reservados a obras de sinalização, balizamento, dragagem e derrocamento nos rios. O restante será aplicado por empresas privadas responsáveis pela construção de terminais, armazéns, silos e embarcadores. Segundo as ONGs, há diferentes valores estimados nos próprios documentos oficiais. O total poderia chegar a R\$ 800 milhões

Extensão da hidrovia: 2.516 km, no total, distribuídos da seguinte forma: 1.516 km no rio Araguaia, entre Aruanã (GO) e Marabá (PA), 580 km no rio das Mortes (afluente do Araguaia) e 420 km no rio Tocantins, entre Miracema do Norte (TO) e Estreito (MA)

Fonte: Gerência do Corredor de Transportes Araguaia-Tocantins, do Ministério dos Transportes, e organizações não-governamentais

OUTRO LADO

Empresários contestam estudo de ONGs

da Agência Folha em São Félix do Araguaia e Santa Terezinha (MT)

Governo e empresários contestam a avaliação das ONGs, apresentam números e informações diferentes e garantem que a hidrovia Tocantins-Araguaia será um projeto que combinará desenvolvimento regional e preservação do meio ambiente.

"Considero que o estudo deles não é independente porque parte da premissa de condenar o empreendimento", disse Rogério Barzellay, superintendente da Ahitar (Administração da Hidrovia Tocantins-Araguaia).

Para Barzellay, o impacto ambiental da obra não terá a dimensão diagnosticada pelas ONGs. O superintendente da Ahitar disse que nos travessões de pedra que cruzam o Araguaia em dois pontos, serão abertos "portões" de 35 metros, em um rio cuja largura média é de 1.700 metros.

A dragagem será realizada em pontos específicos e nunca em trecho superior a cem metros.

"Os maiores interessados em preservar o rio somos nós", disse Barzellay.

Custo

Roberto Zaidan, gerente do Corredor de Transportes Araguaia-Tocantins, do Ministério dos Transportes, afirma que "não tem fundamento nenhum" trocar o transporte hidroviário pelo ferroviário como alternativa de custo.

"Pela Norte-Sul, tem de se fazer grande parte do transporte por rodovia até chegar à ferrovia. Outra alternativa que eles apontam, a Ferronorte, também é muito distante. Você tem de viajar 600, 700 km de caminhão. Isso onera bastante o custo", declarou. Segundo ele, em todo o mundo o preço do frete hidroviário é pelo menos a metade do ferroviário e 30% do rodoviário.

Para o prefeito de Santa Terezinha (MT), Cleomenes Costa (PFL), as ONGs estão a serviço de grupos econômicos internacionais que não querem a soja brasileira disputando o merca-

do externo com preços competitivos.

Parceira internacional

A Codeara (Companhia de Desenvolvimento do Araguaia), produtora de borracha e gado de corte em Santa Terezinha e uma das principais empresas da região, aguarda a hidrovia para firmar parceria com Blairo Maggi, considerado o maior produtor de soja do mundo.

"Ele detém a tecnologia de plantio e nós temos a terra. Mas a hidrovia precisa estar funcionando para desenvolvermos um projeto grande", disse o administrador Marco Antonio Arantes.

Resposta às ONGs

Uma resposta ao documento das ONGs deverá vir em 20 dias, em um fórum a ser promovido em São Paulo e Rio pelo Comitê Pró-Hidrovia, segundo o presidente do órgão, Adalberto Tokarski. O comitê é integrado por governos estaduais, prefeituras, câmaras e empresas dos setores agrícola e de navegação.

Índios podem atacar as embarcações

da Agência Folha, em São Félix do Araguaia e em Santa Terezinha (MT)

Índios das aldeias às margens dos três rios da hidrovia (Tocantins, Araguaia e das Mortes) ameaçam atacar as barcas de transporte de mercadorias caso o projeto seja implementado.

A rejeição à hidrovia é unânime nas seis aldeias visitadas na quarta-feira passada pela reportagem da Agência Folha no trecho de rio de 180 km entre São Félix do Araguaia e Santa Terezinha (MT).

Lideranças das aldeias Santa Izabel do Morro, Fontoura, São Domingos, Itxala, Tytemã (etnia Karajá) e Tapirapé (etnia Tapirapé) cogitam bloquear o rio e apreender e queimar embarcações. Segundo Dilma Berixa Karajá, 34, da aldeia São Domingos, a decisão foi tomada no mês passado em reunião entre os líderes das aldeias do Baixo Araguaia.

"Os brancos se reúnem e decidem por eles mesmos. Se é assim, teremos de resolver com violência, por causa dessa falta de respeito. Acho que não é errado porque estamos lutando pela nossa razão de viver, que é o rio", disse.

Os índios já arrancaram a maioria das placas de sinalização instaladas pela Ahitar (Administração da Hidrovia Tocantins-Araguaia) ao longo do rio.

"Não temos medo de conflito. Nosso povo está preparado. É o rio que tiramos os alimentos, e o governo quer acabar com ele", afirmou Nivaldo Korira'i Tapirapé, 26. Na área de influência da hidrovia estão 11 diferentes povos (Bororo, Javaé, Karajá, Karajá do Norte, Tapirapé e Avá-canoeiro, no rio Araguaia; Xavante, no rio das Mortes; Xerente, Krikat, Kraho e Apinajé, no Tocantins, distribuídos em 30 terras indígenas.

Eles temem que o trânsito de embarcações espante peixes e tartarugas, que vazamentos de combustível e explosões de rochas provoquem mortes de animais e que o agrotóxico aplicado em plantações de soja nas margens envenene o rio.

"Infelizmente, pode haver confrontos. Vamos procurar negociar por todos os meios, mas, se for preciso, vamos afundar as barcas", disse Daniel Koxini Karajá, 52, chefe da aldeia Fontoura.

O vigário-geral da Prelazia de São Félix do Araguaia, o espanhol Felix Valenzuela Cervera, classificou como "genocídio" a passagem de uma hidrovia ao lado de terras indígenas.

"É matar um povo para produzir soja que a Europa vai comprar a preço de banana. Se para o ribeirinho o Araguaia é importante, para o índio é uma questão de vida ou morte", declarou.