

MEIO AMBIENTE

# PROJETOS BLOQUEADOS

Ibama aprofunda exame de obras criticadas por ONG's

O Instituto Brasileiro de Meio Ambiente (Ibama) não autorizará a execução de obras rodoviárias na Amazônia, nem hidrovias no Rio Araguaia, enquanto os impactos a serem produzidos por aquelas obras não estiverem inteiramente identificados e avaliados.

A decisão de evitar o licenciamento imediato coincidiu com a conclusão e a divulgação, em março, de estudos elaborados por entidades não-governamentais, que criticam vigorosamente os projetos oficiais para a Hidrovia Araguaia/Tocantins e para rodovias da Região Norte, incluídos no Plano Plurianual "Avança Brasil".

Em meio à polêmica em que estão envolvidos - e já há longo tempo - ambientalistas, populações indígenas, empresários rurais e urbanos, administradores públicos e comunidades atingidas por aqueles projetos, os ministérios do Meio Ambiente e de Planejamento, Orçamento e Gestão resolveram contratar estudos para avaliar impactos agregados resultantes da implementação de obras, com o objetivo de harmonizar políticas de desenvolvimento.

A legislação em vigor prevê a elaboração de estudos e relatórios de possíveis prejuízos provocados ao ambiente natural pela realização de cada obra. São os EIA/RIMA. O que se pretende agora é estudar os prováveis impactos po-

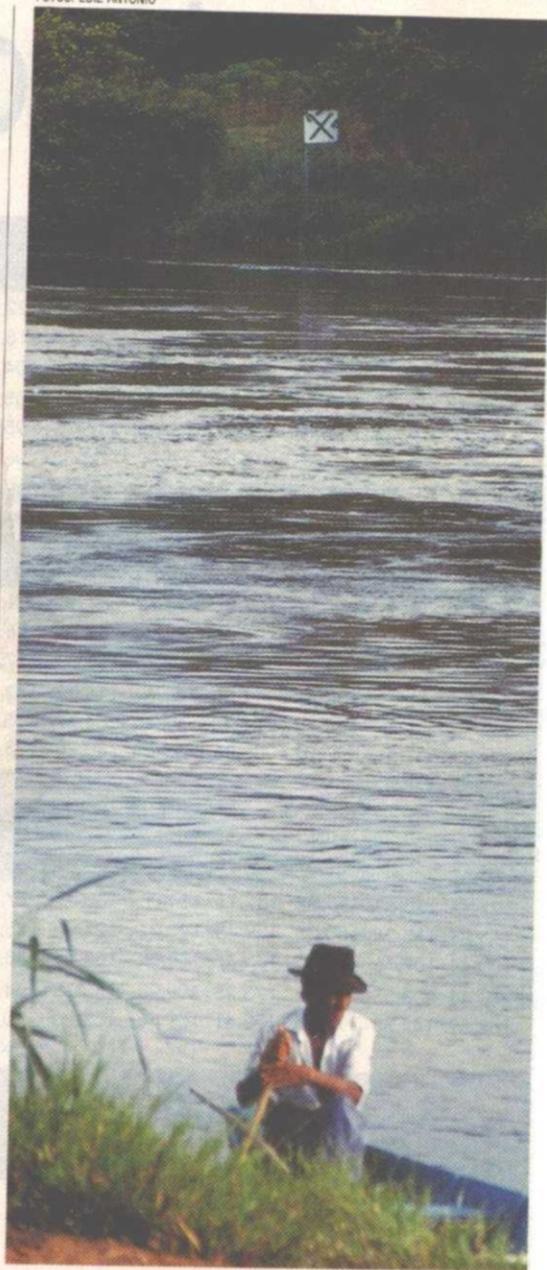
tencializados por um conjunto de obras. É o caso dos projetos que formam os Eixos de Desenvolvimento previstos pelo "Avança Brasil" e que incluem o asfaltamento de rodovias, a expansão de ferrovias e a viabilização de caminhos hidrovias. Eles passarão por uma avaliação ambiental estratégica, orientada pelo conjunto dos estudos e relatórios de impacto ambiental.

O reflexo disso sobre o cronograma das obras não foi medido. Contudo, considerado o volume de obras de infraestrutura previstas para os próximos quatro anos e outros fatores que têm influído sobre sua realização ou não, como sucessivas decisões judiciais no caso das hidrovias, torna-se possível supor que muito tempo será consumido antes de que os investimentos programados - e já comprometidos pela escassez de recursos da União - saiam dos papéis.

O projeto hidrovial Araguaia-Tocantins, por exemplo, está parado por decisão judicial desde o ano passado. Há anos não avança, em parte por falta de dinheiro da União e em parte por idas e vindas da batalha judicial que desencadeou.

Em março a Fundação Centro de Apoio e Referência Cultural (Cebrac) divulgou estudo, feito em parceria com mais seis entidades não-governamentais, cujas conclusões condenam a realização das obras previstas para a hidrovia e es-

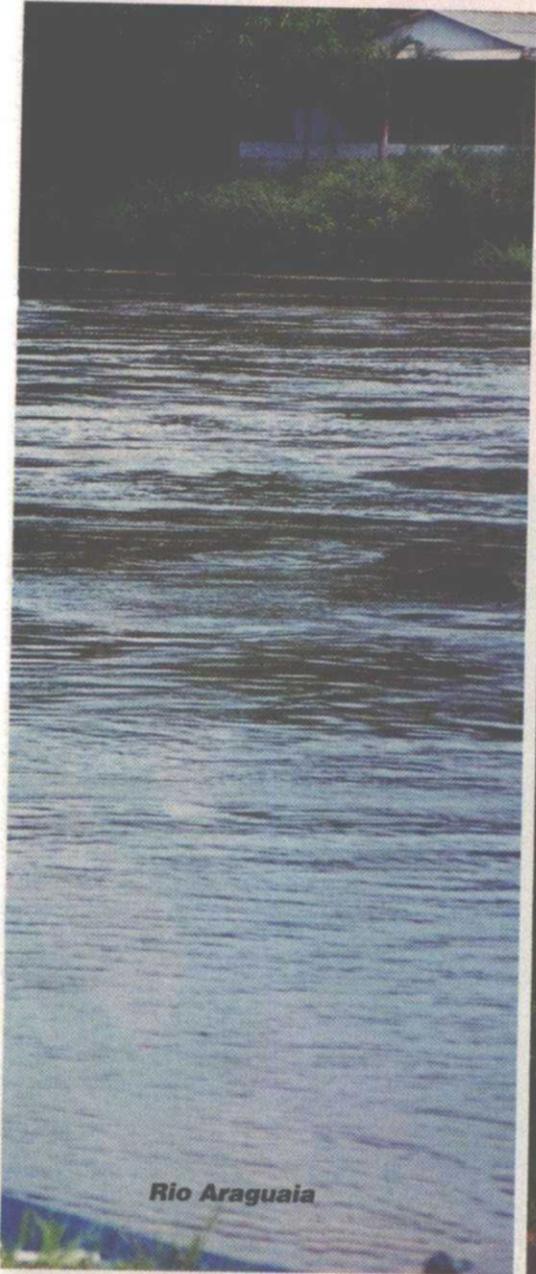
FOTOS: LUIZ ANTONIO



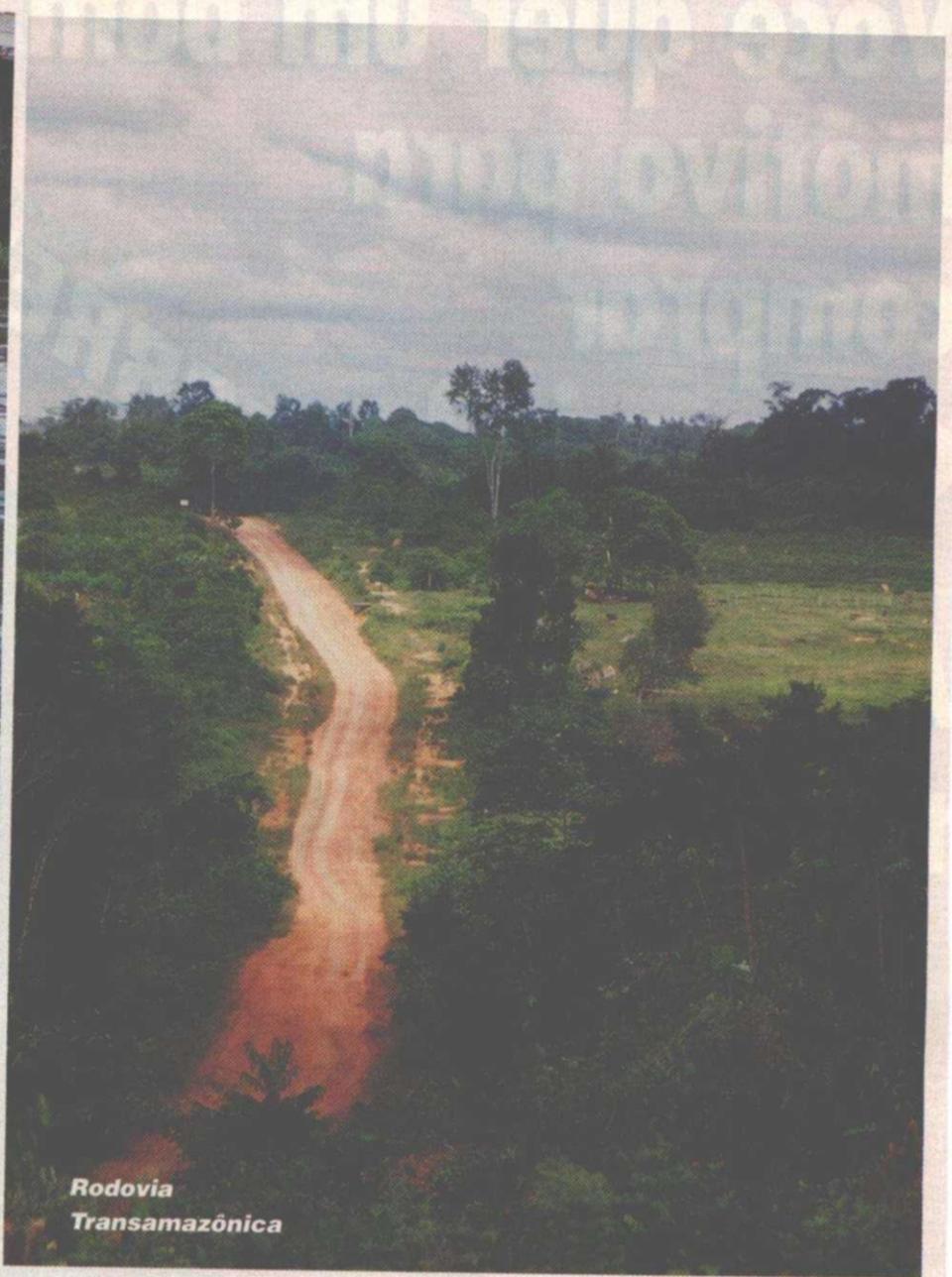
timam que o escoamento da safra agrícola do Centro-Oeste, objetivo principal do projeto, a médio prazo será muito mais barato pelos trilhos da Ferrovia Norte-Sul do que pelos águas. Como todos, oficiais ou não oficiais, o estudo estimulou a polêmica. No Congresso Nacional, por exemplo, o senador Ademir Andrade (PSB-PA) ocupou a tribuna para atacar a posição das ONGs, enquanto o deputado Barbosa Neto (PMDB-GO), presidente da Comissão de Viação de

INSTITUTO  
  
**Documentação**  
 SOCIOAMBIENTAL  
 Fonte Revista CNT 5, (60)  
 Data maio 2000 Pg 53  
 Class. 119

MEIO AMBIENTE



**Rio Araguaia**



**Rodovia  
Transamazônica**

Transportes da Câmara, em artigo publicado no jornal goiano “O Popular” manifestou-se contra a execução do projeto hidroviário. No governo, as conclusões das ONGs estão sendo contestadas pela Administração da Hidrovia Araguaia-Tocantins (Ahitar), com base em estudo que encomendou à Universidade de São Paulo.

Na Região Norte, a polêmica sobre a execução de obras nas BRs 163, 319, 230 e 174 foi deflagrada pelo Instituto de Pesquisa Am-

biental da Amazônia (Ipam) e está centrada sobre o impacto decorrente da pavimentação de quatro estradas, entre elas a Transamazônica e a Santarém-Cuiabá, e do povoamento que se dará a partir das obras. O Ipam alerta, por exemplo, para o desmatamento e para a propagação de focos de incêndio na floresta, como consequência da utilização do fogo como técnica agrícola. São preocupações do Ibama também.

“Estamos fazendo controle de

desmatamento e lutando para evitar novos focos de incêndios florestais na Amazônia. A execução de algumas obras poderia favorecer a ocorrência desses impactos”, diz a diretora do Departamento de Controle Ambiental do Ibama, Gisela Domm Fogattini.

Uma equipe do Ibama está percorrendo as capitais dos estados da Amazônia para avaliar, junto a técnicos e comunidades, as presumíveis consequências das obras rodoviárias. □