



O Estado de S. Paulo | Rádio Eldorado | Jornal da Tarde | Livros OESP | Classificados Shopping

Últimas notícias | economia | finanças pessoais | tecnologia da informação | esportes | divertir-se | galeria | turismo | tempo | autos

Terça-feira, 19 de setembro de 2000 | centro de comunicação | chat | áreas gêmeas | busca

ciência e meio ambiente

notícias :::

Hidrovia Araguaia-Tocantins: projeto de desenvolvimento contestado

Obra, que está paralisada pela Justiça, é questionada ambiental e economicamente por cientistas, ambientalistas e comunidades indígenas

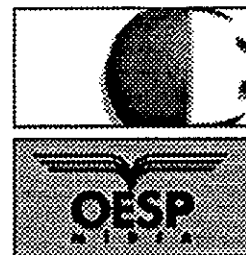
São Paulo - Suptó Xavante e Pedro Xavante são representantes de duas comunidades indígenas, Pimentel Barbosa e Areões, situadas às margens do rio das Mortes, no Mato Grosso. No final da semana passada, eles vieram a São Paulo participar de um evento que discutia a Hidrovia Araguaia-Tocantins, obra prevista para passar em frente a suas aldeias e cujos impactos ambientais e sociais foram os primeiros a denunciar.

Motivo de uma batalha judicial entre o governo federal, representado pela Administração da Hidrovia Tocantins-Araguaia (Ahitar), vinculada ao Ministério dos Transportes, e o Ministério Público, índios e organizações não-governamentais, a hidrovia está paralisada desde 1997 por decisão da Justiça, que investiga irregularidades nos estudos e relatório de impactos ambientais (EIA-Rima) do projeto. Discutir as implicações socioambientais e econômicas do projeto, que passa pelos estados de Mato Grosso, Goiás, Tocantins e Pará, foi o objetivo do seminário realizado no último dia 15, pelo Instituto Socioambiental (ISA) e Programa de Pós-graduação em Ciência Ambiental da Universidade de São Paulo (USP), no anfiteatro da Geografia da Cidade Universitária.

Prevista no pacote de obras do Avança Brasil, a Hidrovia Araguaia-Tocantins tem o objetivo de criar um via fluvial industrial de transporte de cargas, sobretudo grãos, da região Centro-Oeste para exportação nos portos da região Norte. Consiste em obras ao longo de 1.782 Km do sistema fluvial dos rios Araguaia e das Mortes, além de intervenções e dragagem no Tocantins, para torná-los navegáveis durante todo o ano.

Projeto antigo de sucessivos governos, a hidrovia era vista com simpatia por cientistas e ambientalistas até a denúncia dos índios e a identificação dos impactos socioambientais da obra. Segundo Márcio Santilli, coordenador do Instituto Socioambiental (ISA), quando os índios xavantes procuraram a instituição, quatro anos atrás, pedindo ajuda para paralisar as obras, a primeira iniciativa da entidade foi pedir a realização de uma Audiência Pública para que o projeto fosse apresentado.

*O que presenciamos durante a audiência no Congresso foi calamitoso.



busca

- arquivo
- ciência
- a conquista da lua
- cientistas brasileiros
- semeadores do conhecimento
- plantas medicinais
- viagem ao mundo do caos
- meio ambiente
- rio demena
- ecossistemas em declínio
- maráú
- mata atlântica
- pantanal

INSTITUTO	
	Documentação
SOCIOAMBIENTAL	
Fonte	<i>Estadão.com.br</i>
Data	<i>19/9/2000</i> Pg. _____
Class.	<i>122</i>

O EIA-Rima apresentado pela Ahitar não continha coisas básicas, como onde seria colocada a areia que seria retirada do rio", conta Santilli. A partir daí, começaram as ações na Justiça, que provocaram a realização de um novo EIA-Rima e audiências públicas. No entanto, quatro antropólogos contratados pela Ahitar para fazer o laudo antropológico o estudo, denunciaram que suas conclusões foram subtraídas do texto apresentado, aumentando a polêmica sobre o caso.

Correndo por fora

Diante de todos esses problemas, a Fundação Centro Brasileiro de Referência e Apoio Cultural (Cebrac) reuniu um grupo de consultores e realizou uma Análise do EIA/Rima do Projeto da Hidrovia Araguaia-Tocantins, com especialistas independentes. O documento, de 160 páginas, teve o apoio de instituições como o ISA, WWF, Rede Cerrado, Coalizão Rios Vivos, Agência Ambiental de Goiás, e concluiu que a hidrovia, se construída, poderá se transformar em um dos maiores desastres ambientais do país.

Segundo o relatório, o projeto implica em quase 100 intervenções em pontos dos rios Araguaia, Tocantins e Mortes, como explosões de rochas e dragagem da calha dos rios para garantir a navegabilidade das balsas na época de estiagem. Essas obras alterariam a dinâmica hídrica, principalmente do Araguaia, provocando seca em áreas naturalmente inundáveis, inundações em áreas secas e alterações capazes de gerar a morte de peixes, fonte de alimentação dos índios que vivem próximos aos rios.

Segundo o biólogo Alberto Carvalho Peret, da Universidade Federal de São Carlos, um dos consultores, a região possui cerca de 300 espécies de peixes, muitas delas endêmicas (só existem ali), que com as explosões dos diques poderão desaparecer. "Faltarão peixes para as comunidades indígenas e haverá uma diminuição da biodiversidade endêmica e de importância econômica. No entanto, o EIA-Rima não prevê nem mesmo medidas mitigadoras", diz o especialista.

"O incrível é que quando explicamos a obra para os índios, eles entenderam muito bem e nos descreveram todos os impactos ambientais depois comprovados pelos cientistas", conta André Toral, um dos antropólogos contratados pela Ahitar, cujas conclusões ficaram fora do EIA-Rima. "Foram suprimidos todos os trechos negativos à obra e os que traziam os depoimentos dos índios carajás mostrando que os efeitos da hidrovia não eram mitigáveis. O laudo independente confirmou o que havíamos dito", diz Toral.

O estudo independente questiona também a viabilidade econômica da hidrovia. "A soja, que seria beneficiada pela hidrovia, ainda não existe e seria incentivada pela própria obra. Além disso, a hidrovia corre paralela à ferrovia Norte-Sul, que está em construção e cujo transporte é mais barato: US\$ 95 a tonelada contra US\$ 138 a tonelada pela hidrovia", justifica Maurício Galinkin, diretor-técnico da Fundação Cebrac.

Para os consultores, se os recursos previstos para a implantação da hidrovia fossem direcionados para projetos de ecoturismo, por exemplo, gerariam muito mais empregos que os resultantes do transporte de produtos agrícolas. A vocação turística da região é defendida também pelo ex-Secretário Nacional do Meio Ambiente, Paulo Nogueira Neto. "O Tocantins é um rio raso e já muito procurado

pelos turistas", diz.

O relatório da Fundação Cebrac foi apresentado durante o seminário realizado no último dia 15, pelo Instituto Socioambiental (ISA) e Programa de Pós-graduação em Ciência Ambiental da Universidade de São Paulo (USP), no anfiteatro da Geografia da Cidade Universitária.

Polêmica

Carlos Celso do Amaral e Silva, professor da Faculdade de Saúde Pública da USP, do grupo de consultores contratados pela Ahitar para analisar o EIA-Rima contestado, diz que o estudo está quase concluído e considera a obra viável, embora recomende ajustes ao EIA-Rima. Mais uma vez, no entanto, alguns dos pesquisadores contratados procuraram o ISA para dizer que seus pareceres não estavam sendo levados em conta.

Isaura Frondisi, responsável pela área de meio ambiente do Banco Nacional de Desenvolvimento Social (BNDS), garante que "nenhum projeto de infra-estrutura que não tenha todas as licenças ambientais aprovadas será contratado pelo Banco. Temos é que assegurar que esses processos sejam bem feitos".

Para Pedro Xavante, porém, não há conversa: "O rio é nossa vida, nosso futuro, não queremos nenhuma hidrovía que prejudique nossos filhos. Vejo aqui em São Paulo muitos prédios, muitos carros e água poluída. Será que a hidrovía no nosso rio vai consertar isso também?"

Maura Campanili

 [Imprimir](#)  [Enviar](#)  [comentário](#)

[← índice de notícias →](#)

*



Copyright © 2000 Agência Estado. Todos os direitos reservados.