

RESERVA DAS SINCERIDADES

• sim  
• não

123



ISIOE

Dinheiro

Gente

A B

## RECONNECTANDO > A Grande Teia

# Alto risco ambiental para baixo retorno financeiro

Plan  
Quarta, 20 de

CAPA

HORÓSCOPO

ÍNDICE

ENTREVISTAS

CANAIS

GUIA CÓSMICO

ÁREA 51

ENCAIAMENTOS

TRANSCENDENDO

RECONNECTANDO

PARANORMAL

SERVIÇOS

EDIÇÕES ANTERIORES

NEWSLETTER

ASSINATURAS

EXPEDIENTE

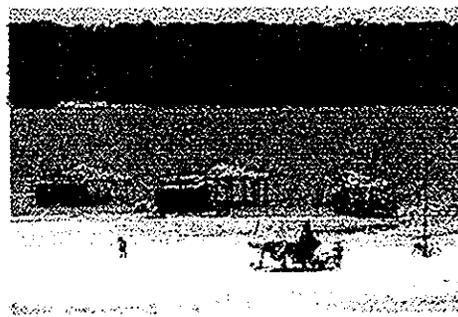
PUBLICIDADE

FALE CONOSCO

BUSCA

Procure outras matérias

De acordo com Alberto Carvalho Peret, biólogo da Universidade Federal de São Carlos, a Hidrovia também acarretará riscos para a sobrevivência da fauna aquática da região e, por consequência, afetará a própria condição de sobrevivência dos índios e da população ribeirinha. "Eles pescam nas lagoas, onde as principais espécies



de interesse comercial crescem antes de ir para o rio", explica ele. Com o aprofundamento do leito do rio, as lagoas que se formam nas cheias do Araguaia vão ser atingidas, pois o fluxo de água que passará pelo rio aumentará. "Elas vão sofrer um rebaixamento de nível e o próprio regime de inundação vai sofrer irreversivelmente", diz o biólogo. Essa mudança irá também ameaçar a própria sobrevivência das espécies da região. De acordo com Peret, embora seja destino preferencial de pescadores de todo o país, dada a abundância de pesca, o rio Araguaia possui somente a 300 espécies de peixes, enquanto que a Bacia Amazônica possui 3 mil. "Em meses, eles pretendem interferir em um processo evolutivo que durou milhões de anos. Nenhuma população biológica tem condições de se adaptar a uma interferência desta natureza".

Como se não bastassem os riscos ambientais e a ameaça que paira sobre as populações indígenas e ribeirinhas do Araguaia, o estudo do CEBRAC demonstra que a hidrovia não irá transportar mais barato do que as ferrovias Ferronorte e Norte-Sul que já estão em fase de construção. De acordo com Maurício Galinkin, diretor técnico do CEBRAC, pela Hidrovia Tocantins-Araguaia o custo do transporte será 144,8 % mais caro do que pela ferrovia Norte-Sul, que transportará a soja para o porto de Itaqui, no Maranhão. Mesmo no caso da Ferronorte, que fará o transporte da produção do Mato Grosso ao porto de Santos, em São Paulo, o custo de todo frete até o porto de Roterdã, na Holanda, sairá mais barato. Enquanto que pela Hidrovia serão gastos U\$ 137,97 por tonelada, pela Ferronorte a conta sairá U\$ 93,43 por tonelada. "É completamente absurdo fazer uma hidrovia se já existem duas ferrovias em construção", diz Galinski, que afirma que até o custo energético - o gasto de combustível por tonelada na hidrovia - é mais alto do que pelas ferrovias. Para ele a obstinação do governo em implantar o projeto, apesar de tantas posições contrárias,



so se explica pelo que ele chama de "cegueira situacional". A pessoa só enxerga o que ela quer ver e como eles só enxergam hidrovias, eles não enxergam o equívoco que eles estão propondo", conclui Galinski.

### **Novela jurídica**

A primeira ação judicial impetrada pelo ISA exigia que a obra não fosse implementada até que todas as licenças ambientais fossem expedidas, que o Congresso Nacional aprovasse a obra, como determina a Constituição, e que as comunidades indígenas fossem ouvidas.

Além disso, após a audiência pública realizada na Comissão de Meio Ambiente da Câmara dos Deputados, o próprio Ibama (Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis) exigiu que a empreendedora do projeto, a Ahitar, fizesse um novo Estudo de Impacto Ambiental (EIA-Rima), já que o apresentado não satisfazia os critérios mínimos esperados de um trabalho do gênero.

O trabalho foi feito pela Fadesp (Fundação de Amparo e desenvolvimento da Pesquisa) da UFPA (Universidade Federal do Pará) e foi concluído em 1999. Entretanto, quatro dos sete antropólogos que elaboraram o estudo denunciaram que importantes trechos de seu trabalho haviam sido suprimidos do relatório final, não refletindo o estudo. Como é comum que empresas fraudem EIA-Rima, os antropólogos haviam, por precaução, depositado seu relatório original no Ministério Público Federal, que, diante da denúncia, suspendeu o processo de licenciamento até que as denúncias de supressão do relatório fossem efetivamente regularizadas.

Entretanto, ao invés da Ahitar procurar incluir esses trechos suprimidos no relatório, a empresa resolveu contratar uma consultoria vinculada a Faculdade de Saúde Pública da USP para que ela analisasse o Estudo de Impacto Ambiental elaborado pela Fadesp e verificasse se sua metodologia atendia ao padrão de referência do Ibama. Outro antropólogo que participava dessa consultoria também ficou descontente com o relatório final, denunciando sua posição ao Instituto Sócio Ambiental e colocando em questão a própria atuação da consultoria.

No meio desta querela, um pool de entidades da sociedade civil organizada também realizou um estudo independente, analisando impactos ambientais, sociais e econômicos levantados pelo EIA-Rima oficial para ocorrer na área de influência da Hidrovia, cujos resultados foram apresentados pela primeira vez em um seminário ocorrido na USP, no dia 15 de setembro, promovido pelo ISA e pelo Programa de Pós-Graduação em Ciência Ambiental da USP.

Ao contrário da conclusão dos pesquisadores do EIA-Rima independente e do ISA, que defendem o abandono total do projeto da hidrovia, em favor da opção ferroviária, Carlos Celso do Amaral e Silva, coordenador da consultoria da Faculdade de Saúde Pública da USP declarou ter encontrado uma série de defeitos do EIA-Rima oficial, que deve sofrer algumas modificações. Sua equipe também concluiu que a Hidrovia Araguaia-Tocantins não acarretará nenhum

impacto ambiental que não possa ser controlado se forem adotadas medidas mitigadoras. Para Amaral e Silva, o impacto ambiental de se mudar o curso de um rio do porte do Araguaia é menor do que o impacto de uma ferrovia.

Galinski, do CEBRAC, acha que esse tipo de opinião é de quem ainda está no tempo em que os trilhos das ferrovias eram feitos de madeira. "Hoje já é tudo de concreto, eles estão completamente desatualizados". Para ele, o consultor da Faculdade de Saúde Pública da USP é da turma dos que acham que a Hidrovia Araguaia-Tocantins é inevitável, e então procura encontrar um jeito de diminuir seu impacto. "Eu parto do princípio que dá para evitar", diz ele com um sorriso de quem já coleciona no currículo o enterro da Hidrovia Paraguai- Paraná que ameaçaria nada mais, nada menos do que o ecossistema do Pantanal Mato-Grossense.

<<anterior | 2 |

---

| ISTOÉ ONLINE | DINHEIRO | ISTOÉ GENTE | ÁGUA NA BOCA | EDIÇÕES ANTERIORES |  
| ASSINE A NEWSLETTER | ASSINATURAS | EXPEDIENTE | FALE CONOSCO | PUBLICIDADE |

© Copyright 1996/2000 Editora Três