

A polêmica hidrovia que ameaça o Pantanal

Agliberto Lima/AE - 19/3/97

Obra na nova Reserva da Biosfera da Unesco divide empresas e ambientalistas

IBSEN COSTA MANSO

BRASÍLIA - A declaração da Unesco que concedeu ao Pantanal Mato-Grossense o status de Reserva da Biosfera Mundial esquentou a polêmica sobre a Hidrovia Paraguai-Paraná, que pode selar o destino da região. Os dois extremos da questão são: o Pantanal deve permanecer como santuário ecológico intocável ou a obra viária deve ser realizada como prevista sob o risco de drenar parcialmente o pântano, com prejuízos irreversíveis ao ecossistema da maior planície alagadiça do planeta?

De um lado, estariam empresas multinacionais dos setores de agroindústria e transporte fluvial; do outro, preservacionistas. No meio da controvérsia, governos e autoridades federais e estaduais, que sofrem pressão da opinião pública mundial; e organizações não-governamentais (ONGs) que estudam o problema e propõem soluções que diminuam os inevitáveis danos. Hoje, o único projeto que está em vias de sair da prancheta é o da construção do Porto de Morrinhos (MT). Mas a obra corre o risco de ser embargada.

A Hidrovia Paraguai-Paraná funciona desde o descobrimento da América. Ou mesmo antes. Foi pelo Rio Paraguai que os espanhóis desbravaram o interior do continente, a partir do Rio da Prata. Hoje, enormes comboios percorrem suas águas, transportando soja, trigo, minérios, combustíveis e madeira. Ocorre que as curvas são muitas e bem acentuadas. No tempo da seca, bancos de areia surgem do nada, como icebergs. Assim, o que fazer para promover uma via para o desenvolvimento da região, onde vivem 200 milhões de pessoas, em cinco países, com uma economia regional estimada em US\$ 800 bilhões?

Impactos - A também chamada Hidrovia do Mercosul passa pelo Brasil, Bolívia, Paraguai, Argentina e Uruguai. São 3.442 quilômetros a partir de Cáceres (MT), cruzando o Pantanal até Corumbá (MS), passando por Assunção, desembocando no Paraná e seguindo até a uruguaia Nueva Palmira, já na foz do Prata. Em abril de 1997, o Informe Final sobre as obras necessárias e seu impacto ambiental foi entregue ao Comitê Intergovernamental da Hidrovia (CIH), criado para tratar do assunto. O Estado teve acesso ao estudo, com 20 mil páginas, que levou 4 anos para ficar pronto. Custou US\$ 6,2 milhões, financiados pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e pelo Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (Pnud).

O projeto preliminar foi preparado pelo consórcio Hidroservice-Louis Berger no Brasil e nos EUA. Propõe a dragagem em 92 passagens, expansão de 5 curvas, remoção de rochas ou aprofundamento de fundo rochoso em 8 pontos, alargamento do leito em vários trechos e balizamento. Os gastos com as obras de dragagem de 21,4 milhões de metros cúbicos de areia e rocha foram estimados em US\$ 95 milhões e mais US\$ 13,9 milhões para a manutenção; para o balizamento, US\$ 7,3 milhões e US\$ 3,9 milhões de manutenção.

Para o trecho mais vulnerável da hidrovia, entre Corumbá e Cáceres, o estudo propôs obras de dragagem, deposição de material dragado, expansão de curvas, o corte de um meandro e balizamento. A alternativa seria limitar a passagem a um rebocador com duas barcas, com o limite máximo de 1,8 metro. Mas o Informe Final adverte: "Mesmo assim, as propostas de médio e longo prazo só serão melhor avaliadas e definidas com o controle periódico de dragagem, que talvez indique a necessidade das obras". Os custos desses trabalhos variavam de US\$ 11 milhões a US\$ 30 milhões para as dragagens de abertura e de US\$ 2 milhões a US\$ 5 milhões para manutenção.

O Estudo de Impacto Ambiental (EIA) foi realizado pela



Minério de ferro é transportado pela hidrovia Paraguai-Paraná: via que passa por 5 países pode ter novo porto em pleno Pantanal



Taylor-Golder-Consular-Consul (TGCC). A conclusão é de que os impactos das obras para o meio ambiente não seriam relevantes. O Fundo para Conservação da Vida Selvagem (WWF) desenvolveu um trabalho crítico ao EIA, denominado Fato ou Ficção: uma Revisão sobre os Estudos Oficiais da Hidrovia Paraguai-Paraná. Tem 217 páginas que apontam erros supostamente grosseiros, distorções, contradições e falta de profundidade na outra avaliação.

Usos - A WWF afirma que "apóia o desenvolvimento sustentável e não se opõe à utilização racional dos Rios Paraná e Paraguai para navegação". Diz ainda que suas análises revelam que "as maciças intervenções planejadas para o leito do rio não são necessárias para o uso contínuo da hidrovia e tampouco economicamente viáveis".

Diagnósticos de outras organizações são apocalípticos. Com as obras, a vazão do rio aumentaria em 35% e o resultado seria que 40% das águas do Pantanal virariam pó. As lagoas, formadas nas cheias e fundamentais para a reprodução das centenas de espécies de peixes da região, desapareceriam. Aves, jacarés e outras espécies teriam sua existência ameaçada pela redução drástica da quantidade de peixes, base da cadeia alimentar. O processo de fertilização do solo seria interrompido, prejudicando as pastagens e a vegetação pantaneira.

Por sua topografia plana, como uma esponja, o Pantanal retém água, sedimentos e nutrientes. Suas águas são represadas

pelas curvas, bancos de areia e por certos trechos de leito rochoso, como ocorre em Fecho dos Montes. As obras na Bacia do Alto Paraguai, com uma área de 136.700 quilômetros quadrados, poderiam romper o delicadíssimo equilíbrio desse meio ambiente ideal para a diversidade da vida selvagem.

A revista *New Scientist* considerou as obras criariam uma "hidrovia do inferno". "O governo dos Estados Unidos compartilha das preocupações de muitos ambientalistas segundo as quais as obras civis relacionadas ao projeto poderiam causar sérios danos ambientais ao Pantanal", disse, em pronunciamento inédito, o porta-voz do Departamento de Estado norte-americano. O resultado prático da enxurrada de protestos é que a maior parte do projeto, pelo menos do lado brasileiro, foi extra-oficialmente engavetado. A relação de obras no site do Ministério dos Transportes não é atualizada desde 1997. Só o trabalho de

balizamento foi realizado e as dragagens de manutenção ainda ocorrem em alguns trechos.

A Bolívia foi mais fundo, dragando 7 quilômetros do Canal Tamengos. Sem levar em conta qualquer estudo de impacto ambiental. Explica-se: o canal é a única saída do país para o mar. O problema é que o Canal Tamengos desemboca diante da poluição, especialistas também afirmaram que a dragagem pode provocar prejuízos substanciais para o nível das águas da Lagoa de Cáceres. (Colaborou Moisés Rabinovici)

Ex-deputado das Diretas agora é defensor da 'Hidrovia-Já'

Dante de Oliveira, hoje governador de Mato Grosso, luta pela construção de porto

BRASÍLIA - Nos bastidores da polêmica ambiental sobre a hidrovia Paraguai-Paraná, trava-se uma calculada e fria guerra de interesses políticos e econômicos. Os custos do transporte rodoviário são quatro vezes maiores que o do transporte fluvial. O preço da soja brasileira cairia no mercado internacional, competindo diretamente com o produto norte-americano. Na economia globalizada, haveria ainda mais ganhos para as multinacionais que dominam o setor.

A maior operadora de transporte fluvial do mundo, a American Commercial Barges Lines (ACBL) transportou 70 milhões de toneladas de soja pela hidrovia do Mississippi em 1999. Aqui, projeta levar este ano 1,5 milhão de toneladas de soja e 1,5 milhão de toneladas de minério de ferro, partindo de portos fluviais brasileiros rumo à Argentina. A ACBL é a principal interessada na construção do Porto de Morrinhos, a 80 quilômetros de Cáceres (MT).

Segundo o governo estadual, o porto evitaria 140 quilômetros do trecho mais tortuoso do Rio Paraguai. Um dos principais problemas é a necessidade de asfaltamento e a intensificação do tráfego na MT-343, entre Cáceres e Morrinhos.

Maior produtor brasileiro, Mato Grosso colhe 8,8 milhões de toneladas de soja por ano. Apenas 350 mil toneladas devem ser escoadas pela hidrovia de janeiro a dezembro de 2000. "Minha bandeira agora é Hidrovia-Já", esbraveja o governador Dante de Oliveira (PSDB), ex-deputado que apresentou a emenda das Diretas-Já. Segundo ele, ao entrar em operação, o Porto de Morrinhos vai permitir o escoamento de 1 milhão de toneladas de soja mato-grossense por ano.

Dante de Oliveira esteve em Chicago em outubro, conheceu um trecho da hidrovia do Mississippi e os danos ambientais causados ao Rio Illinois. Os investimentos em recuperação já consumiram bilhões de dólares. "Não seria eu quem proporia um dano irreversível ao Pantanal", defende-se o governador.

A organização The Nature Conservancy (TNC), com escritórios em todo o mundo, incluindo Chicago e Brasília, organizou um sobrevôo do Rio Mississippi para que o governador visse os estragos ocorridos por lá. A TNC também atua na região do Pantanal. Deu dinhei-

ro para a compra de três áreas para preservação com cerca de 53,8 mil hectares, ao lado do Parque Nacional, que tem 135 mil hectares. Durante a visita do governador, foram anunciadas as bases de um acordo de cooperação entre a TNC, a Universidade de Illinois e o governo de Mato Grosso. A ideia do programa é repassar aos brasileiros os erros cometidos nos EUA. Em troca, os cientistas americanos estudariam como é a ainda preservada natureza pantaneira para tentar recuperar um pouco do ambiente original norte-americano.

Oposição - O Porto de Morrinhos é um bastião para Dante de Oliveira. E o deputado estadual Gilney Viana, do PT, uma pedra no meio do rio. Em agosto, Viana entrou com representação na Procuradoria da República e na Procuradoria de Justiça de Mato Grosso. Ele acusa a Fundação Estadual do Meio Ambiente (Fema) de ter autorizado a obra na

MT-343, sem que existisse o estudo e o relatório de impacto ambiental (EIA-RIMA). "Seria um encrave no coração do Pantanal que provocaria urbanização desordenada", sentenciou.

Fazendas de gado passariam a plantar soja, desmatando e poluindo com agrotóxicos; sítios arqueológicos seriam destruídos; o turismo e a pesca seriam prejudicados com tráfego de embarcações e caminhões. Estudos de organizações não-governamentais apontam o turismo e a pesca esportiva como melhor alternativa. Um investimento em infra-estrutura de ecoturismo de 50% das verbas para a hidrovia proporcionaria uma renda anual quatro vezes maior que o aumento da produção de soja, o dobro de empregos, com remuneração média quase cinco vezes mais alta e rentabilidade sobre o investimento duas vezes e meia maior.

"O problema é que agora os interessados no projeto mudaram a tática e, no lugar de apresentar as obras de uma vez, estão fazendo as intervenções no Rio Paraguai aos poucos", acusa Alcides Faria, presidente da organização Ecologia e Ação. Esta semana podem sair definições importantes sobre a questão. A Justiça concedeu ontem liminar cancelando a audiência pública que discutiria a construção do porto, que estava marcada para hoje. Nos dias 16 e 17, técnicos do Comitê Intergovernamental da Hidrovia (CIH) vão se reunir na Argentina. É uma reunião preparatória para o encontro dos ministros dos Transportes do CIH, marcado para 4 e 5 de dezembro em Montevideu. (I.C.M.)

PESCA ESPORTIVA E TURISMO SÃO OPÇÕES

OBRA DRENARIA 40% DAS ÁGUAS DA REGIÃO