

 Documentação	
<small>INSTITUTO SÓCIO-AMBIENTAL</small> Fonte: <u>GM TO/DF/MT</u>	
Data: <u>28/2/2001</u>	Pg. _____
Class. <u>135</u>	

Hidrovia é considerada obra ambientalmente incorreta

Walter Sotomayor
de Brasília

A hidrovia Araguaia-Tocantins ganhou novos adversários, desta vez, no exterior, ao ser incluída numa "lista vermelha" que desaconselha investir nela por considerá-la de alto risco de impacto ambiental. A hidrovia faz parte da lista de projetos do Avanço Brasil e de uma estratégia regional para o escoamento da produção do Centro-Oeste e do Norte.

Como não há previsão de financiamento externo para os US\$ 570 milhões previstos para a execução das 87 obras ao longo de 1.783 km nos rios das Mortes, Araguaia e Tocantins, a colocação do projeto na "lista vermelha" (no endereço de internet www.redlisted.com) tem muito mais um sentido político.

"Tem mais um sentido ético ou um alerta para impedir o apoio ao projeto", explicou Maurício Galinkin, da Fundação Cebrac, que fez um estudo independente baseado nos dados do Estudo de Impacto Ambiental (EIA) da hidrovia.

A divulgação da "lista vermelha" se baseia numa avaliação da AFIS (Amazon Financial Information Service), entidade com sede em Washington, e inclui projetos com risco ambiental no Equador, Colômbia, Peru e Paraguai, além do gasoduto Juruá-Porto Velho Coari-Manaus, nos estados de Amazonas e Rondônia.

A execução de obras da hidrovia Araguaia-Tocantins foi suspensa em janeiro por decisão do Tribunal Federal de Recursos, que acolheu denúncias de entidades ambientalistas sobre fraude e manipulação de dados no EIA sobre a hidrovia.

Carlos Mota Vilela, da Administração das Hidrovias do Tocantins e Araguaia (Ahitaj), órgão vinculado ao Ministério dos Transportes, garante a viabilidade econômica e ambiental do projeto. "A resistência não é contra a hidrovia. O que se teme é o impacto ao longo dela", disse, ao comentar

a mobilização de entidades ambientalistas. "É muito mais fácil barrar a hidrovia que impedir a produção (agrícola) ao longo dela", disse, ao identificar as motivações dos que se opõem ao projeto.

O Instituto Sócio-Ambiental alertou sobre o risco de remoção de barreiras rochosas ao longo dos rios, que funcionam como diques de sedimentos. Se as obras fossem realizadas, segundo esse estudo, acabariam drenando toda a região localizada ao sul da ilha do Bananal. Essa região de lagoas, que são tradicionais berçários de peixes, seria afetada e o dano potencial afetaria também a indústria de turismo.

Se os riscos ambientais são elevados, um estudo da Fundação Cebrac concluiu pela inviabilidade econômica da hidrovia Araguaia-Tocantins. Contrariamente à opinião corrente, o transporte de grãos e minérios sairia mais caro que o ferroviário ou rodoviário.

O estudo do Cebrac levou em conta unicamente os custos operacionais, isto é, não considerou a amortização dos investimentos e muito menos o pagamento de qualquer pedágio.

O custo de uma tonelada de soja no trajeto de Nova Xavantina (MT) até Rotterdam (um dos principais portos de entrada da Europa) varia de US\$ 93,43 a US\$ 94,68. O trajeto de Nova Xavantina até Rondonópolis (MT) seria feito por rodovia e de lá, até o Porto de Santos seguiria pela Ferronorte.

O transporte pela hidrovia seguiria de Nova Xavantina até Água Boa e pela hidrovia Araguaia-Tocantins até Xambioá (TO). Nesse ponto, a soja seria embarcada por rodovia até Estreito (TO) e de lá pela Ferrovia Norte-Sul até Açailândia (MA). Daí, embarcaria pela Ferrovia Carajás até o porto de São Luís e de lá a Rotterdam. O custo do transporte pela hidrovia foi estimado em US\$ 137,97, ou seja, 45% mais caro.