

O eterno retorno da devastação planejada

Data: 14/02/2003
 Autor: Márcio Santilli

Fonte	Agência Estado
Data	14/02/2003
Class.	104

Novos governos não incorporam lições que deveriam ser tiradas dos fluxos anteriores

É normal e desejável que se discutam prioridades e projetos estratégicos no início de um novo período de governo(s). Mas é lamentável que, a cada fluxo de propostas, os novos governantes não incorporem as lições que deveriam ser tiradas dos fluxos anteriores.

É o que agora ocorre com relação às obras de infra-estrutura que se pretende implementar na região amazônica. No governo FHC, o Programa Avança-Brasil empacotou um conjunto de obras que, se fossem, como se previa, executadas simultaneamente, comprometeriam, de forma irreversível, a saúde ambiental dos principais afluentes da margem direita do Amazonas, como é o caso das hidrovias planejadas para o Teles Pires-Tapajós e para o Araguaia-Tocantins, além da hidrelétrica de Belo Monte e da pavimentação da BR-163, a Cuiabá-Santarém.

Daquele pacote, a única hidrovia que se viabilizou no cronograma previsto foi a do Madeira-Amazonas, que não exigiu intervenções predatórias no leito dos rios e se orientou por uma racionalidade maior quanto à estratégia para o escoamento da produção agrícola de Rondônia, sul do Amazonas e noroeste do Mato Grosso, alternativamente em relação à idéia de re-pavimentar a BR-319, entre Manaus e Porto Velho. Também avançou a pavimentação da BR-317, no Estado do Acre, que aponta em direção ao Peru e ao Oceano Pacífico, assim como a do trecho mato-grossense da BR-163.

As demais obras se viram envolvidas em polêmicas monumentais quanto aos seus impactos socioambientais, encontrando resistências nos movimentos sociais, organizações ambientalistas, órgãos ambientais, ministérios públicos e Poder Judiciário, além da opinião pública em geral. Os respectivos relatórios de impacto ambiental se revelaram frágeis e fragmentários. Não estiveram subordinadas a um macro planejamento ambiental, que estimasse, com honestidade, o impacto global sobre o desmatamento e o futuro da Floresta Amazônica e das suas populações tradicionais.

A idéia de executar um pacote de obras de infra-estrutura na mesma direção, ou de obras diferentes que detonam o conjunto dos rios de uma mesma bacia, significa, ainda, a pretensão de comprometer a totalidade da capacidade de investimento do país em função do interesse específico de um setor da produção, e do empresariado, sem considerar que outros projetos, inclusive produtivos, que tenham por objeto o aproveitamento sustentável da floresta em pé, vivem à míngua. E um volume significativo de recursos já foi desperdiçado com estes projetos micados.

Agora, o novo governo do Mato Grosso, liderado por Blairo Maggi (PPS), um dos maiores plantadores de soja do mundo, vem a público para repor a idéia do pacote de obras, como se nada tivesse acontecido. Quer fazer as outras três hidrovias, Araguaia-Tocantins, Teles Pires-Tapajós e Paraná-Paraguai, pavimentar a BR-163 e investir no eixo da BR-158, além de desviar o rumo da Ferrovia Norte-Sul do Tocantins para o Mato Grosso, passando por Couto Magalhães (PA). Para tanto, vem discutindo uma estratégia para o envolvimento dos setores que considera relevantes no governo federal, como os ministérios da Agricultura, Transportes e Integração Nacional, além do BNDES, sem sequer mencionar o Ministério do Meio Ambiente.

Enquanto isso, o novo Presidente da Eletrobrás, Luís Pinguelli Rosa, afirma pela imprensa que a Hidrelétrica de Belo Monte deve ser considerada um "projeto nacional". Para viabilizá-la, mostra-se disposto a discutir um programa regional para mitigar os seus impactos socioambientais com os vários atores sociais envolvidos, o que já é alguma coisa. No entanto, ao conferir tal status a esta obra, ele nada disse sobre os questionamentos técnicos que indicam que o custo-benefício para ela

anunciado só se aplica ao período das cheias, a menos que se construa, no curso superior do rio Xingu, outras barragens que permitam manter o fluxo das águas no período da seca. E se todo o sistema de aproveitamento energético planejado pela Eletronorte for implantado, este rio, de forte simbolismo para a própria identidade nacional, será transformado em uma seqüência de lagos, que inundará milhões de hectares de terras indígenas, afetando até o Parque Nacional do Xingu.

Sossega, Leão! Também é hora de questionar o eterno retorno de um modelo de planejamento regional que já se demonstrou historicamente predatório. Não é aceitável que, em pleno terceiro milênio e diante das lições do passado, se transforme um conjunto de meias verdades, que expressa a suposta necessidade que se alega para cada obra, numa imensa mentira com relação ao "desenvolvimento sustentável", incorporado retoricamente ao discurso oficial dos vários governos, de antes e de agora.

O Brasil, como país e como governo, precisa assumir substantivamente a responsabilidade em relação à sua diversidade social e ambiental, e o planejamento das obras de infra-estrutura para regiões sensíveis, como a Amazônia, tem que considerar o interesse nacional na sua preservação. Além disso, não dá para continuar a investir tudo o que temos para escoar esta produção, desconsiderando outras demandas, inclusive de infra-estrutura, cujo atendimento é imprescindível para o tal desenvolvimento sustentável.

Também não se trata de ignorar as demandas de infra-estrutura para escoar a produção agrícola, ou para gerar energia, que também são condicionantes para o desenvolvimento econômico e a melhoria das condições de vida da população. No entanto, é indispensável fixar prioridades em torno de projetos claros, de modo que os investimentos sejam potencializados. Por exemplo: concluir a construção da Ferrovia Norte-Sul conforme planejada, acrescentando-lhe um ramal rumo ao Mato Grosso, com um traçado que evite impactos sobre áreas protegidas ou ambientalmente vulneráveis, abandonando-se, em definitivo, a idéia de detonar os leitos dos rios da região.

A proposta generosa de Luís Pinguelli, de realizar um denso processo de consultas e de negociações em relação a Belo Monte, deveria ser aplicada ao planejamento global da infra-estrutura que se pretende para a Amazônia, num contexto de claras definições sobre como será, apesar dele, preservada a floresta, os seus recursos e habitantes.

Márcio Santilli é coordenador do programa de Políticas Públicas do Instituto Socioambiental (ISA) e integra seu Conselho Diretor.

Copyright © 2001 Amigos da Terra - Amazônia Brasileira. - Todos os direitos reservados.