

“Navegar é preciso; viver não é preciso”*

estudo sobre o Projeto de Perenização da Hidrovia dos Rios das Mortes, Araguaia e Tocantins

Carlos Walter Porto Gonçalves

Doutor em Geografia, Professor Adjunto de Geografia da Universidade Federal Fluminense e
Presidente da Associação dos Geógrafos Brasileiros (1998-2000).

Resumo: O presente documento é resultado de apreciação do projeto de perenização de uma hidrovia nas bacias dos rios das Mortes, Araguaia e Tocantins, conhecido como Projeto da Hidrovia Araguaia-Tocantins. Trata-se de um dos projetos do Plano Plurianual de Investimentos, levado a cabo pelo governo federal, também conhecido como “Brasil em ação”. O estudo se fez partindo da análise do Estudo de Impacto Ambiental e do Relatório de Impacto sobre o Meio Ambiente realizados por uma fundação ligada à Universidade Federal do Pará. O debate em torno do Projeto da Hidrovia do Araguaia-Tocantins se inscreve nos complexos processos de redefinição do lugar que as diferentes regiões e seus respectivos povos procuram ocupar num mundo cada vez mais internacionalizado. Aqui temos desde empresários do *agribusiness*, passando por empresários tradicionais, latifundiários de diferentes matizes, pequenos e médios produtores, ribeirinhos, populações indígenas diferentes entre si, produtores familiares, pescadores,... todos tendo que dialogar em torno da problemática ambiental. Todos estão condicionados por essa complexa rede nacional-internacional e, ao mesmo tempo, mais ou menos enraizados, territorializados na região do Araguaia-Tocantins. Todos são, ao mesmo tempo, locais, regionais, nacionais e internacionais. Este estudo aponta para uma conclusão oposta com relação ao projeto de perenização da hidrovia apresentando, no entanto, propostas concretas de alternativas viáveis para o desenvolvimento de uma sociedade sustentável para a região abrangida. Palavras-chave: Hidrovia Araguaia-Tocantins; mundo-lugar-nação; espaço; ciência; responsabilidade social.

Apresentação

A Associação dos Geógrafos – AGB¹ – submete à apreciação crítica da sociedade este parecer sobre o Projeto de Perenização da Hidrovia dos Rios das

GONÇALVES, Carlos Walter Porto. “Navegar é preciso; viver não é preciso”: estudo sobre o Projeto de Perenização da Hidrovia dos Rios das Mortes, Araguaia e Tocantins. *Terra Livre*, São Paulo, n.15, p.167-213, 2000.

Mortes, Araguaia e Tocantins, empreendimento de impactos socioambientais de grande relevância numa área que abrange cerca de 9% do território brasileiro.

A AGB não poderia se calar diante do debate que ora se trava em torno desse projeto e, por isso, reuniu uma equipe técnica com larga experiência em análise de impactos ambientais, além de professores e técnicos com larga experiência de vida na região afetada pelo projeto.

O presente documento é um parecer acerca do projeto de uma hidrovia nas bacias dos rios das Mortes, Araguaia e Tocantins, conhecido como Projeto da Hidrovia Araguaia-Tocantins, abrangendo os estados de Goiás, Mato Grosso, Tocantins, Pará e Maranhão. O estudo se fez partindo da análise do Estudo de Impacto Ambiental – EIA – e do Relatório de Impacto sobre o Meio Ambiente – RIMA – realizados pela Fundação de Amparo e Desenvolvimento da Pesquisa – FAPESP -, instituição ligada à Universidade Federal do Pará, através de convênio com a Administração das Hidrovias Tocantins e Araguaia – AHITAR - órgão subordinado à Companhia Docas do Pará e ao Ministério de Estado dos Transportes que, em última instância, responde pelo Projeto da Hidrovia do Araguaia-Tocantins.

Embora tenhamos considerado o Estudo de Impactos Ambientais – EIA – em nossas pesquisas, todas as nossas referências serão sobre o Relatório de Impacto sobre o Meio Ambiente - RIMA - pelo fato de tal documento destinar-se exatamente ao debate com o grande público. Sendo assim, o RIMA é um documento onde os cientistas e os técnicos responsáveis pelo estudo se vêm instados a estabelecer um diálogo com a sociedade numa linguagem compreensível por todos. Eis aqui uma das grandes conquistas dos movimentos ambientalistas, consagradas pela legislação, posto que obriga os cientistas e técnicos a terem que sair de seus gabinetes e se reencontrar com a sociedade que, no fundo, é a razão de ser da própria ciência e da tecnologia e, assim, dos cientistas e técnicos. As implicações desse fato, com certeza, obrigarão as Universidades e Centros de Pesquisas a redefinirem seus currículos e a formação dos profissionais nas mais diferentes áreas.

Esse estudo foi coordenado e dirigido pelo Doutor Carlos Walter Porto Gonçalves, Geógrafo e Professor Adjunto do Departamento de Geografia da Universidade Federal Fluminense, Consultor do Curso de Geografia do Projeto Parceladas da Universidade do Estado de Mato Grosso - UNEMAT – e Presidente da Associação dos Geógrafos Brasileiros – AGB – e contou, ainda, com a colaboração de Alexandre Régio, Geógrafo o Professor de Geografia da UNEMAT e Coordenador do Projeto Parceladas – Geografia; do Professor Luís Gonzaga Domingues, Coordenador do Grupo de Trabalho de Geografia do Campus de Luciara da UNEMAT e Diretor da Seção Local de Luciara da AGB; de Flávio Luís

Paula Almeida, Geógrafo e Coordenador do Grupo de Trabalho de Geografia do Campus de Luciara da UNEMAT e Diretor da Seção Local de Luciara da AGB; de Kelly Morgana Moraes da Rocha, Professora e Acadêmica do Curso de Geografia da UNEMAT – Campus de Luciara e de Keila S. R. Freitas, Professora e Acadêmica do Curso de Geografia da UNEMAT – Campus de Luciara. Queremos fazer um agradecimento especial à Rosana Hamed Scagnolato por suas preciosas orientações com relação aos procedimentos diante das audiências públicas e seus conhecimentos sobre barragens e à Márcia Rodrigues Meschesi por sua atenciosa revisão crítica do texto final.

Além do estudo dos documentos acima indicados e da bibliografia que consta do final deste trabalho, nosso estudo muito se beneficiou do seminário realizado no dia 19 de fevereiro de 2000, no município de Luciara, no vale do Araguaia, do qual participaram acadêmicos e professores de Geografia dos municípios de Ribeirão Cascalheira, Cocalinho, Alto da Boa Vista. São Félix do Araguaia, Luciara, Confresa, Canabrava do Norte, Santa Terezinha, Porto Alegre do Norte, São José do Xingu, Vila Rica, todos de Mato Grosso, e ainda de professores do estado de Goiás e de Tocantins. Pudemos, assim, reunir conhecimentos de fontes diversas não só quanto aos lugares de origem dos participantes mas, também, de conhecimentos derivados da vivência cotidiana com a região, o que empresta ao nosso documento uma qualidade que não teria caso não tivéssemos contado com a contribuição dos participantes desse seminário.

Desse modo, temos a certeza de estar contribuindo para o desenvolvimento de uma Ciência com Consciência e de Uma Ciência com Responsabilidade Social

Introdução

O contexto histórico-cultural e político do debate de uma hidrovia nas bacias dos rios das Mortes, Araguaia e Tocantins

O debate que ora se trava em torno do Projeto da Hidrovia do Araguaia-Tocantins se inscreve nos complexos processos de redefinição do lugar que as diferentes regiões e seus respectivos povos procuram ocupar num mundo cada vez mais internacionalizado. Nesse mundo, as diferentes regiões, sempre através de seus respectivos povos, se vêem obrigadas a debater seus destinos levando em consideração não só as escalas local, regional e nacional mas, também, a internacional. Nessa última escala, a dimensão econômica, com seus mercados ampliados, tem ocupado um lugar de destaque. Todavia, a escala internacional também tem pautado cada vez mais a dimensão ambiental, obrigando os diferentes atores a incorporarem novas referências na relação das sociedades com

a natureza. Nem todos os atores sociais têm levado devidamente em conta a complexidade implicada no cruzamento dessas duas dimensões – a econômica e a ambiental – e esta é a razão de fundo de muitos conflitos que se travam nos dias de hoje. O debate em torno da *perenização da hidrovia Araguaia-Tocantins* não escapa desse contexto.

Nesse processo de redefinição do lugar, das regiões/países e suas respectivas populações num mundo cada vez mais internacionalizado, os sistemas de transportes e de comunicações ganham um lugar de relevo. Isso porque eles se constituem em condições *gerais* de produção, sem as quais as condições *particulares* de produção não podem se desenvolver. Afinal, uma empresa, por exemplo, demanda uma série de pré-condições para poder fazer escoar sua produção, condições essas que transcendem o poder de cada empresário em particular decidir sozinho. O mesmo pode ser dito de outros protagonistas, como comunidades ribeirinhas, indígenas ou produtores familiares cuja lógica de existência não se pauta essencialmente pela dimensão econômica, como é o caso dos empresários.

É do caráter de uma instituição como a empresa, movida por uma lógica econômica, encarar o mundo internacionalizado (entre os economistas é mais comum falar-se de globalização) como uma oportunidade de grandes negócios e, assim, perceber a dimensão ambiental mais como constrangimento que como um valor, no sentido filosófico do termo, isto é, como algo que empresta sentido à vida.

Como a escala internacional envolve uma competição entre concorrentes de todos os lugares do mundo, acirrando assim a concorrência, a velocidade do tempo de decisão é, para os capitais que operam em tal escala, fundamental para se anteciparem aos demais concorrentes. Tendem, assim, a pressionar por uma decisão rápida, posto que, para eles, “tempo é dinheiro”. O “curto prazo”, para esses protagonistas, tende a ser mais importante que o “longo prazo”.

Não resta a menor dúvida que são as empresas, e os empresários, os protagonistas que se vêem mais pressionados e que se sentem como os mais prejudicados pelo debate ambiental. Não é sem razão. Afinal, a instituição empresa ganhou, sobretudo após o advento da máquina a vapor no século XVIII, uma importância inigualável entre tantas outras instituições, desencadeando um processo de expansão, impondo sua lógica - a econômica -, a tudo e a todos, como se fosse a única sobre povos e regiões de todo o mundo. A partir dessa lógica, a capacidade de transformar a natureza foi atribuída ao gênio do homem através da ciência e da tecnologia, como se fora a ciência e a tecnologia que tivessem produzido o carvão e o petróleo. O conhecimento das propriedades energéticas do carvão e do petróleo os fez esquecer que foi a natureza quem os produziu e não a

ciência e a tecnologia. Ainda hoje se fala, inclusive entre cientistas e técnicos, em países produtores de petróleo ou de carvão, como se fossem os países e suas populações que os tivessem produzido e não simplesmente seus extratores. É essa cultura que crê - e se trata exatamente de uma crença - no Homem como Senhor da Natureza que se acha subjacente às práticas empresariais. Constrangidos pela concorrência, os agentes da capitalização atuam, em verdade, como Escravos e não exatamente como Senhores de um processo cujo fim último é percebido como a busca incessante de uma produtividade crescente, isto é, da lógica de produzir o máximo que o tempo permite. E aqui se revela todo o seu limite na relação com os diferentes biomas, ecossistemas e nichos ecológicos com os quais diferentes populações desencadearam diferentes matrizes de racionalidade, com suas culturas próprias, com seus ritmos de produção e reprodução distintos daqueles regidos por uma lógica temporal única, como a do Relógio da Produtividade, característica da lógica econômico-empresarial.

Os ambientalistas, nos seus diferentes matizes, vêm conseguindo, sobretudo após os anos 60, pautar a natureza na agenda política. Ao se inscreverem como protagonistas significativos da nova ordem internacional em curso acabaram por ensejar oportunidades para que outros protagonistas ganhassem visibilidade social e política. Outros povos e outras culturas, exatamente por serem outros, isto é, por não se moverem pela mesma lógica econômico-empresarial predominante no mundo ocidental, se vêm ressignificados nos dias que correm.

O melhor exemplo é, sem dúvida, o da biotecnologia. De um lado, demanda investimentos de ponta em ciência e tecnologia. De outro, precisa dialogar com outros saberes, com outras matrizes de racionalidade, construídas por outros povos numa relação íntima com florestas, campos, pântanos, brejos, mangues numa complexa co-evolução de biossociodiversidade.

Outro exemplo é o da erosão genética da agricultura empresarial de ponta – o *agribusiness* –, pobre em material genético, que contrasta com a riqueza genética de populações indígenas, ribeirinhos e agricultores pobres do Terceiro Mundo que, assim, se tornam protagonistas importantes nesse complexo processo de reorganização societário ora em curso, onde não só o Muro de Berlim caiu, mas onde, também, as linhas divisórias entre a riqueza e a pobreza, entre os “de cima” e os “de baixo” precisam ser ressignificadas.

Em verdade, os que são ricos em termos econômicos não o são em termos genéticos, assim como aqueles que vivem privações sociais e econômicas do ponto de vista dos valores dominantes na sociedade ocidental, ao contrário, dispõem de um rico acervo de material genético, inclusive, de um rico patrimônio de conhecimentos sobre seus múltiplos usos. Grande parte do equilíbrio hídrico do planeta, por exemplo, se mantém graças à convivência de populações que

milênariamente convivem com as florestas tropicais prestando um “serviço ambiental”, sem o que nenhuma prática agrícola de ponta poderia se manter.²

O Primeiro Mundo praticamente extinguiu as outras matrizes de racionalidade existentes no interior de seus próprios países quando impuseram a lógica econômico-empresarial como a única lógica. Nesses países cresce, hoje, a consciência não só dos custos energéticos dos agroecossistemas simplificados como, também, a consciência dos riscos que a humanidade corre ao ficar dependente de poucas matrizes genéticas, por mais produtivas que sejam, diante de mudanças climáticas globais que, dada a complexidade da dinâmica do Sistema Planetário, ninguém, com seriedade, pode prever as conseqüências.³

Tudo isso está implicado no debate que ora se trava em torno da Hidrovia do Araguaia-Tocantins. Aqui temos desde empresários do *agribusiness*, passando por empresários tradicionais, até latifundiários de diferentes matizes, assim como pequenos e médios produtores, ribeirinhos, populações indígenas diferentes entre si, produtores familiares, pescadores, retireiros, vaqueiros e outros, todos tendo que dialogar em torno da problemática ambiental. Todos estão condicionados por essa complexa rede nacional-internacional e, ao mesmo tempo, e ainda que de diferentes maneiras, estão todos, mais ou menos enraizados, territorializados na região do Araguaia-Tocantins. Todos são, ao mesmo tempo, locais, regionais, nacionais e internacionais, com um acento maior ou menor numa ou noutra dessas escalas, mas nunca exclusivamente nela, quer se tenha ou não consciência de que se está implicado nessa complexa rede escalar de antenas e raízes.

O projeto de perenização da hidrovia e sua dimensão jurídica

Apresentação do projeto

Além de explicitarem a localização da área de estudo para o Projeto da Hidrovia dos Rios Tocantins, Araguaia e das Mortes, os autores do documento tomado como referência neste trabalho concluem, ao final da sua “Apresentação”, o seguinte:

“o empreendimento pode ser considerado ambientalmente viável, estando apto, portanto, a receber a respectiva Licença Prévia, nos termos da lei [...] uma vez atendidas todas as determinações e recomendações preconizadas que se estendem as [sic] medidas mitigadoras, maximizadoras e compensatórias, bem como os diversos planos e programas de monitoramento e controle.” (UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ, 1999, p.3).

Nosso estudo, como se poderá verificar, aponta exatamente para uma conclusão oposta com relação ao projeto de *perenização da hidrovía* apresentando, no entanto, propostas concretas de alternativas viáveis para o desenvolvimento de uma sociedade sustentável para a região abrangida.

Sobre a natureza da legislação ambiental

Tendo em vista que o projeto em apreço abrange diferentes unidades da federação, a saber, os estados de Goiás, Mato Grosso, Tocantins, Pará e Maranhão, seu processo de licenciamento coube ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA), que estabeleceu os termos de referência na medida que julgou o empreendimento como “de potencial impactante e, assim, passível de Licenciamento Ambiental”. (Ibid., p.6).

Nesse sentido, o estudo visa cumprir uma formalidade jurídica que é a obtenção da Licença Ambiental,⁴ ela mesma fruto da consagração, na forma da lei, de demandas da sociedade civil organizada, nesse caso, sobretudo, de entidades ambientalistas. Deve-se registrar que grande parte do avanço da legislação ambiental no Brasil se deveu, também, à sinalização de fóruns internacionais, como o demonstra a criação, pelo governo federal, da Secretaria Especial de Meio Ambiente – SEMA -, em 1973, logo depois da Conferência de Meio Ambiente realizada em 1972 em Estocolmo, Suécia, sob os auspícios da ONU que, entre outras questões, recomendou que se contemplasse a dimensão ambiental nas relações internacionais.

Portanto, estamos diante de novas configurações normativas que estão sinalizando novos valores, tanto a nível nacional, como internacional.

Devemos sublinhar, pelas implicações normativas que estão implícitas na dimensão jurídica, que, além da obtenção de uma Licença Ambiental, o que a dimensão ambiental consagra é o fim do direito absoluto de propriedade/dos proprietários, na medida que o impacto de um empreendimento, necessariamente, implica efeitos para “além dos muros” de uma determinada propriedade. Assim, além da dinâmica da natureza não se restringir aos limites das fronteiras dos países (dos Estados Nacionais), o que tem sido amplamente destacado, a dinâmica da natureza também não se restringe aos limites das fronteiras das propriedades, aspecto que vem sendo sistematicamente negligenciado.

A dimensão ambiental é, pois, uma dimensão a mais embutida naquilo que a Constituição Federal consagra como “função social da propriedade” que, assim, é, também, ambiental.

Deste modo, os recursos naturais são, em essência, da sociedade, e só provisoriamente são propriedade de alguém. O caráter provisório da propriedade

no sentido estrito é do conhecimento de todo proprietário que sabe poder dispor da propriedade, inclusive para dela se desfazer através da compra e da venda. Assim, a propriedade pode mudar de mãos, mas a coisa apropriada, sobretudo a natureza, deve permanecer um bem em si, posto que é condição de vida para qualquer sociedade. Isso significa que não se pode fazer o que se quer na e com a propriedade, princípio sempre consagrado nas mais de 100 definições do que seja "desenvolvimento sustentável", ou seja, que se deve ter em vista não só as demandas atuais, mas também as demandas das gerações futuras.

Considerando que toda propriedade existe num contexto social e histórico-geográfico determinado, que empresta sentido às práticas sociais de todos, inclusive daqueles que, no momento, estejam no pleno gozo de seus direitos sobre a coisa apropriada, ao nosso ver, o contexto social contemporâneo, talvez como nenhum outro na história, exige que a dimensão ambiental seja, cada vez mais, um valor a comandar as práticas sociais.

Daí a importância das Audiências Públicas nos processos de Licenciamento Ambiental para que o contraditório, condição de toda democracia, se estabeleça. As Audiências Públicas se constituem, assim, num momento essencial para que o "contexto social" acima indicado deixe de ser uma abstração e seja vivificado pela presença de todos os protagonistas interessados. Só assim o princípio de que "todo o poder emana do povo e em seu nome será exercido" pode deixar de ser um mero *caput* constitucional e se transformar numa prática onde a soberania popular seja exercida concretamente. Ali, pelo debate dos interessados, assimilase ou não as possíveis ingerências externas que, como vimos, são cada vez mais difíceis de serem distinguidas com exatidão. Tudo indica que a necessidade de afirmação da escala nacional, que se define como um território enquanto um campo de direitos, exige de cada participante, de cada cidadão, que se coloque diante da construção de uma comunidade de destino capaz de se reconhecer como nacional. O que exige, sem dúvida, muito mais do que uma mera estabilidade econômica e abertura econômica para o exterior.

Sobre o caráter do empreendimento

O RIMA esclarece corretamente que não há conflito entre o direito de navegar e a exigência de Licenciamento Ambiental. O Licenciamento Ambiental se deve, na verdade, ao fato de "a intervenção representada pelo empreendimento para sua perenização [dos rios] ser considerado de potencial impactante." (UNIVERSIDADE..., 1999, p.6, grifos meus).

A questão, pois, não é se haverá ou não uma hidrovia, posto que ela existe, para a sociedade branca, pelo menos desde o século passado e, desde tempos

imemoriais, para as populações indígenas que habitam a região. De fato, há uma hidrovia em funcionamento desde tempos imemoriais, sendo que o debate ora proporcionado pela Projeto da AHITAR é sobre a PERENIZAÇÃO ou não *da navegabilidade* dos rios envolvidos. Esta é a razão de ser do estudo em apreço que visa obter uma Licença Prévia.

O que se coloca efetivamente de novo, com o atual debate, são os novos interesses que vêm se sobrepor aos das populações tradicionais que construíram seus *habitus* nos *habitats* relacionados aos rios das Mortes, Araguaia e Tocantins. Eis a questão-chave: interesses contraditórios de diferentes grupos e segmentos sociais se colocam sobre o uso dos rios a partir deste projeto de perenização da navegação. Enfim, a quem os rios vão servir? Os capítulos seguintes vão tornar ainda mais consistente esse argumento.

Todo o problema consiste, rigorosamente, nas dificuldades concretas colocadas para a perenização da navegabilidade dos rios em apreço. O que, em princípio, ninguém é contra. É só observar como os rios fazem parte do cotidiano dessas populações indígenas e daqueles brancos pobres que, silenciosamente, foram povoando a região há décadas. Aliás, foi exatamente a opção pela implantação de uma malha viária rodoviária, nos anos 60 e 70, também decidida de fora pelos de fora da região, como se fora a ÚNICA SOLUÇÃO para o país, que ensejou a diminuição do uso das tradicionais hidrovias da região.

Dúvida legal?

No RIMA argumenta-se que haveria uma “dúvida legal”, porque “os rios envolvidos não pertencem às áreas indígenas atravessadas, mas são seus limites”. (Ibid., p.6). Fosse o redator do texto um lingüista e evitaria o ato falho de transformar a “dúvida legal” em certeza, posto que, se dúvida de fato houvesse com relação a quem pertencem os rios, o tempo verbal seria “pertenceria” e não pertence, conforme o texto indica. Assim o texto deveria dizer, para que a “dúvida legal” não se constituísse numa intenção não declarada de induzir à própria dúvida e, assim, transformá-la em certeza, que aqueles rios *não pertenceriam* às “comunidades diretamente envolvidas”.

No entanto, qualquer estudo sobre as comunidades indígenas localizadas na área de impacto do Projeto da Hidrovia ou, simplesmente, uma viagem turística pela região, verificaria *in loco* a intensa relação daquelas comunidades com os rios. A construção de canoas é, por exemplo, uma prática amplamente disseminada entre aqueles povos. Outros há em que a própria cosmogonia sobre a origem de seus próprios povos se deve ao rio. Um dos povos que habitam a região chama-se, simplesmente, *Awá-Canoeiro*.

Há consenso entre os geógrafos e antropólogos de que território é espaço apropriado em comum por um determinado grupo humano. É, assim, um espaço que é próprio em comum. É interessante observar que toda apropriação material é, sempre e concomitantemente, uma apropriação simbólica, posto que só se apropria daquilo que tem sentido, do que tem significado, portanto, signos, do que as próprias palavras são a primeira expressão. Basta uma simples verificação nos nomes dos rios implicados – Araguaia-Javaé, Tocantins, Tapirapé – para perceber que eles já dizem por si só sobre a apropriação destes rios por essas comunidades. São nomes próprios (aos índios).

Não há, portanto, do ponto de vista científico, a menor dúvida de que os rios são partes constitutivas dos territórios indígenas. Se a regra jurídica deve consagrar as práticas sociais tidas como ética e moralmente boas, não deveria haver nenhuma “dúvida legal” quanto a quem, a rigor, pertencem os rios.

No entanto, sabemos, já há toda uma legislação que, inclusive, regula o direito de passagem. Certamente um diálogo com aqueles que estão diretamente implicados poderá estabelecer uma solução consensual. O que não se deve é desqualificar, *a priori*, o interlocutor, sejam eles os povos indígenas, os ribeirinhos, os ambientalistas ou quem quer que se apresente para o debate, como se o “o inferno fosse, sempre, os outros”, como dizia Jean-Paul Sartre.

Acrescente-se, ainda, que tanto o rio das Mortes como, sobretudo, o rio Araguaia têm suas margens, em largas extensões, de terras alagáveis. Grande parte delas constitui aquilo que na linguagem popular regional é chamado de “varjões”, que são várzeas, brejos, lagos, lagoas e “pântanos” que indicam a existência de um leito maior e de um leito menor dos rios, ao sabor das suas cheias e das suas vazantes. Nessas terras alagáveis, tanto as populações indígenas, como os retireiros, ribeirinhos e demais populações que ali habitam desenvolveram práticas que se configuram como um dos maiores patrimônios socioculturais da região e que caracterizam toda a sabedoria dessas populações, que é o *uso comum dos varjões*, onde tanto pequenos como grandes criadores de gado podem deixar livremente seus animais pastarem, aproveitando-se da refertilização anual que os rios proporcionam nesses verdadeiros pastos naturais.

Toda a criação de gado da região, sem dúvida, uma das práticas sócioeconômicas mais difundidas, teriam seu manejo entre as “terras altas” e os varjões completamente prejudicado e, pior, para sempre, caso o regime dos rios fosse alterado.

Deste modo, cumpre considerar que não só as territorialidades indígenas dizem respeito aos rios, como também essas outras práticas sociais de uso comum dos recursos naturais, sobre as quais cabem legislações específicas já consolidadas, como a ambiental, que protege áreas alagáveis como os pântanos,

brejos, mangues, lagos, lagoas e banhados ou, ainda, os “terrenos de marinha” sobre os quais não cabem cercas que impeçam a livre circulação de quem quer que seja. A aplicação do estatuto legal já existente, nesse caso, contribui, ainda, para consagrar práticas sociais já enraizadas.

De outras legislações pertinentes

Surpreende no RIMA em apreço a completa e absoluta ausência de qualquer referência às Unidades de Conservação Ambiental na área de abrangência dos impactos do empreendimento. Isso implica na ausência de qualquer preocupação com a proteção adicional dessas áreas, sempre necessárias quando maiores se tornam as pressões sobre seu entorno.

Destaque-se, por fim, os compromissos assumidos pelo Brasil nas Convenções Internacionais. É importante lembrar que no Capítulo 18 do Acordo de Princípios – Agenda 21 -, votado em Plenária da ONU em 14/07/1992, durante a Conferência das Nações Unidas Sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento – CNUMAD –, recomenda-se o desenvolvimento e a implementação de vários programas envolvendo *águas interiores*, dispondo, textualmente, que “o desenvolvimento e manejo integrados de águas interiores deve priorizar a satisfação das necessidades humanas essenciais e, ao mesmo tempo salvaguardar os ecossistemas” (CNUMAD, 1992). Recorde-se, ainda, que a Declaração Ministerial da Segunda Conferência Mundial sobre Clima na Terra afirma que

“o impacto potencial das mudanças climáticas provoca uma ameaça sobre o meio ambiente de magnitude ainda desconhecida [...] A conferência reconhece que os mais importantes impactos das mudanças climáticas estão relacionados ao ciclo hidrológico e ao manejo dos sistemas aquáticos e, em conseqüência, seus efeitos nos sistemas sócio-econômicos”.

Todos esses fatos jurídico-políticos, entre esses os diplomáticos, devem ser considerados, posto que dizem respeito ao nosso desejo comum, de brasileiros, de nos integrarmos ao mundo contemporâneo, partilhando aqueles valores que salvaguardem a humanidade, da qual somos uma parte singular, e do planeta, do qual temos sob nossa responsabilidade a maior extensão territorial sob intensa incidência de radiação solar e, ainda, de dispormos desse bem que cada dia se torna mais raro: a água (só o rio Amazonas despeja no mar 1/6 de toda água doce do planeta). A questão ambiental, sem dúvida, mais do que um obstáculo é, para o Brasil, um trunfo se quisermos ter uma política externa soberana e inteligente.

"Brasil em ação" - um novo (novo?) padrão de organização do espaço brasileiro

O "Brasil em Ação" face a outros padrões de organização do espaço brasileiro

O Projeto de (Perenização da) Hidrovia do Tocantins-Araguaia se inscreve como um dos 42 projetos de um programa de desenvolvimento de investimentos básicos de grande abrangência, levado a cabo pelo governo federal e denominado de "Brasil em Ação" (Cf. UNIVERSIDADE..., 1999, p.7). Recentemente, após a reeleição do então presidente Fernando Henrique Cardoso para a Presidência da República, esse programa foi rebatizado e passou a se denominar Programa Plurianual de Ação - PPA.

Para que se tenha uma idéia do significado desse programa, podemos afirmar que ele tenta implementar uma verdadeira mudança no padrão de organização do espaço brasileiro que dominara nossa formação socioespacial de 1930 até os anos 80. O padrão de organização do espaço que dominara nesses 50 anos baseou-se num processo conhecido como "industrialização substitutiva de importações", caracterizado fundamentalmente por (i) uma forte capacidade de investimentos do Estado e (ii) na criação de um mercado interno que, ainda que excluindo parcelas significativas da população pela desigualdade na distribuição de renda acentuada, tornou-se referência para a dinâmica da acumulação capitalista no Brasil. Assim, pela primeira vez na nossa história, o Brasil, de 1930 a 1980, fez girar sua economia e a organização social do seu espaço geográfico em torno de uma dinâmica interna auto-sustentada, ainda que com desigualdades sociais agudas, sem prejuízo da presença de grandes capitais internacionais que, sobretudo após 1956, passaram a se instalar significativamente no Brasil com as primeiras grandes montadoras de automóveis.

Assim, pode-se dizer que o Estado, a burguesia industrial nacional que em torno dele se desenvolveu - sobretudo a Federação das Indústrias do Estado de São Paulo - FIESP -, o capital internacional que aqui se hospedou para explorar, sobretudo, o mercado interno, e a tradicional grande propriedade exportadora - essa perdendo a hegemonia que tinha no padrão de organização do espaço geográfico pré-anos 30 -, se constituíram nos principais protagonistas desse modelo.

Compare-se esse padrão de organização do espaço em função do processo de "industrialização por substituição de importações" (1930-1980) com o padrão de organização do espaço "em ilhas sócioeconômicas", como lhe batizou Manuel Correia de Andrade, que vigorara desde os primeiros tempos coloniais até 1930: nos anos 1910 dizia-se até que o Brasil não tinha vocação industrial para

justificar o fato de sermos um país agroexportador ou, simplesmente, primário-exportador. Delmiro Gouveia, com suas “Linhas Pedra”, bem que tentou, no vale do São Francisco (em Alagoas, mais precisamente), desenvolver um projeto industrial de grande porte, inclusive com ampla assistência social aos trabalhadores, incluindo assistência médica e habitação. Morreu assassinado após recusar uma proposta de compra feita pela *Cotton Machine Co.*, grande conglomerado inglês de produção de linhas (Linhas Corrente), sob o silêncio de nossas elites políticas e econômicas.

Esse modelo colonial de organizar o espaço para atender demandas externas manteve-se, entre outros aspectos, com as proibições de que aqui tivéssemos qualquer manufatura, como os Decretos de D. Maria, a Louca. Aqui na região Centro-Oeste a Coroa Portuguesa chegou ao requinte de, em 1732, proibir até mesmo a prática da lavoura com o objetivo de concentrar todos os esforços na mineração.

Os recentíssimos anos 80 assinalaram a fragilidade de um regime ditatorial sob tutela militar que, sem contar com apoio popular, como se aconteceu em regimes ditatoriais, mostrava-se incapaz de enfrentar as pressões internacionais pela abertura de nossa economia. Entretanto, boa parte dos que se mostraram servis adeptos do regime ditatorial converteram-se em “liberais radicais” contribuindo para acelerar o processo de desmonte da “Era Vargas”, como passaram a chamar a estrutura daquele padrão de organização social do espaço geográfico que vigorou de 1930 a 1980 e que, agora, passa a ser visto como obsoleto e ultrapassado.

A emergência de um vigoroso movimento da sociedade civil - que se desenha, sobretudo, desde os finais dos anos 70 e atinge seu ápice durante a Campanha Pelas Diretas Já (1984) e no processo constituinte de 1988 - contribuiu para a crise de hegemonia das elites tradicionais. A presença deste fortíssimo movimento da sociedade civil nos anos 80 foi capaz - ainda que com retrocessos, como no campo da reforma agrária - de contribuir para firmes avanços democráticos, como a legislação ambiental, a legislação sobre terras indígenas, sobre os direitos das populações negras remanescentes de quilombos, entre outras conquistas democráticas importantes.

Sem dúvida, os anos 80 significaram, também, uma crise de hegemonia entre os setores tradicionalmente dominantes na sociedade brasileira que, por isso, se mostraram incapazes de formular um projeto alternativo colado nesse vivo movimento da sociedade civil, inédito mesmo em toda a nossa história. A crise de hegemonia era de tal ordem que um aventureiro chegou à Presidência da República pelos braços de uma elite amedrontada com o crescimento da sociedade civil. Essas mesmas elites, logo depois, se verão apoiando um candidato

à Presidência da República cuja trajetória política esteve ligada à luta contra o regime ditatorial sob tutela militar, o sociólogo Fernando Henrique Cardoso.

Recomposta a hegemonia por cima, entre as elites, no velho estilo “façamos a revolução antes que o povo a faça”, como dissera um dos Andradas das Minas Gerais em 1930, tenta-se, agora, estabelecer um novo padrão de acumulação que tem por base exatamente

“a estabilidade econômica;
a abertura econômica;
a recuperação da capacidade executiva do Estado” (UNIVERSIDADE..., 1999, p.7).

É destas premissas que emana o “Brasil em Ação” e o Programa Plurianual de Ação – PPA – que, segundo o documento em apreço, afirma que, através desse programa

“denota-se a adoção de um novo modelo de desenvolvimento, voltado para a produção, que deverá propiciar a materialização de projetos de infraestrutura, necessários ao crescimento econômico. Dentro da atual ótica do Estado, estes investimentos deverão ser divididos com a iniciativa privada, servindo-se dos processos de concessão e privatização dos serviços públicos. [...] Tal programa foi concebido de modo a promover o desenvolvimento auto-sustentado e reduzir as disparidades regionais, mediante ações que propiciem a criação de empregos, principalmente através do investimento privado, nacional ou estrangeiro” (Ibid., p.7, grifos meus).

Afora a “estabilidade econômica”, as duas demais condições acima expostas, isto é, “a abertura econômica e a recuperação da capacidade executiva do Estado” estão, ou deveriam estar, diretamente implicadas nessa “materialização de projetos de infraestrutura”, que é o Projeto de (Perenização da) Hidrovia Tocantins-Araguaia.

No entanto, o próprio documento revela que

“a análise do transporte às novas tendências de desenvolvimento agropecuário da sua área de influência bem como às condições econômicas atuais do país [...] descartam, de imediato, investimentos de grande porte em obras de infra-estrutura” (Ibid., p.21, grifos meus).

Deste modo, observa-se que a fundamentação do projeto de perenização da hidrovia faz da necessidade, isto é, a falta de condições de “investimentos de grande porte em obras de infra-estrutura”, virtude. Assim, aquilo que deveria ser uma condição para o novo modelo de desenvolvimento, tal como os próprios autores afirmam, isto é, “a recuperação da capacidade executiva do Estado”, ou que os novos “investimentos deverão ser divididos com a iniciativa privada” (Ibid., p.7), se mostraram, à página 21, descartados.

Cabe-nos, nesse caso, levantar a questão: não se estaria submetendo o destino de populações inteiras que habitam a região desde tempos imemoriais, e mesmo toda uma paisagem singularíssima forjada numa história natural única, a uma situação de conjuntura?

A questão é extremamente grave, posto que os próprios autores do estudo em apreço chegam a afirmar que foi

“em particular, de acordo com essas tendências, [que] admitiu-se, basicamente, a opção pela exportação pelo porto marítimo do Estado do Maranhão” (Ibid., p.21).⁵

Quais seriam as opções que foram descartadas pelas circunstâncias acima consideradas para que fosse admitido “basicamente, a opção pela exportação pelo porto marítimo do estado do Maranhão”? Havendo tais opções não seria o caso de buscarmos os apoios e aportes financeiros, ainda reforçados com os argumentos de que, assim, com essas outras opções, a dimensão ambiental estaria contemplada? Não nos esqueçamos que o Programa “Brasil em Ação” conta, parcialmente, com aportes do Banco Mundial, banco multilateral e, portanto, não movido pelos mesmos critérios dos bancos privados, para quem a dimensão ambiental se coloca como um valor, até mesmo para o diálogo com os cidadãos do Primeiro Mundo que, com seus impostos, contribuem para os aportes financeiros do BIRD e do BID. Voltaremos a essa questão no próximo capítulo.

Tudo está a indicar que o princípio da prudência não está sendo respeitado e as condições de conjuntura estão se impondo. Resta-nos ficar atentos para o fato de o Projeto (de Perenização) da Hidrovia do Tocantins-Araguaia estar servindo de pretexto para a obtenção de uma Licença Prévia que libere os financiamentos para que, depois, “dentro da ótica do atual Estado”, “os processos de concessão e privatização dos serviços públicos” sejam, finalmente, estabelecidos e esses recursos, já liberados após o aval dos órgãos licenciadores, sirvam de atração para que os grupos privados se interessem pela administração dos rios.

Devemos aprender com a história da própria hidrovia do Araguaia que, ao contrário daqueles que a ignoram, ela não começa hoje. Em 1867, por exemplo, o então Presidente da Província de Mato Grosso, General José Vieira Couto de Magalhães, aproveitando-se da conjuntura da Guerra do Paraguai, criara a Cia. de Navegação a Vapor do Araguaia, contando com o apoio de comerciantes do Pará. Essa companhia prestou grandes serviços à região até que, em 1887, um novo contrato aprovado pelo Decreto 3.347, de 14 de outubro daquele ano, que obrigava o empresário de navegação a executar as obras no leito dos rios, acabou por comprometer a navegação comercial. Como se vê, as questões técnico-ambientais de perenizar o leito dos rios, inclusive por suas implicações

econômicas, não são de hoje, e se constituem no calcanhar de Aquiles da Hidrovia Tocantins-Araguaia. As análises subsequentes só o confirmarão.

O Projeto de Perenização da Navegação da Hidrovia do Araguaia-Tocantins no contexto do Projeto de Abertura Econômica

Toda uma contextualização é feita pelo estudo da FADESP invocando um conjunto de projetos ligados ao Programa "Brasil em Ação", visando, assim, destacar a importância da perenização da navegabilidade do Araguaia e do Tocantins. Invoca, por exemplo, a exploração de gás de Urucu no Amazonas que "beneficiaria a região amazônica e vasta área do estado de Mato Grosso" (UNIVERSIDADE..., 1999). Fica omitido, porém, que esse projeto, em particular, muito pouco ou nada influenciaria a região sob o nosso foco, posto que a tal "vasta área de Mato Grosso" afetada também está sendo objeto de outros projetos do "Brasil em Ação" como, por exemplo, o projeto de perenização da navegação do Paraguai-Paraná, implicando o debate sobre os destinos do Pantanal Matogrossense e, ainda, a Hidrovia do Madeira.

O mesmo pode ser dito do Gasoduto Brasil-Bolívia que proporcionará energia barata quando, então,

"surge a oportunidade de exploração de suas [de Mato Grosso] potencialidades naturais, podendo-se aumentar a produção de matéria-prima e implantar-se agro-indústrias". (Ibid.).

Invocam, ainda, cerca de 582.000 hectares de culturas irrigadas que deverão "beneficiar, dentre outros estados, o Maranhão" (Ibid.), não se estabelecendo uma conexão pertinente, por exemplo, com a necessidade de perenização dos rios das Mortes e Araguaia, que estão incluídos na área sob estudo.

Trata-se, evidentemente, de estratégias discursivas que, como tais, buscam demonstrar a abrangência do que propõem no plano geral para, mesmo que de modo não pertinente, como nos casos citados, obter apoio para o seu projeto específico.

No entanto, o documento deixa extremamente claro a que fins visa e, conseqüentemente, quem seriam os principais beneficiários do Projeto de Perenização da Navegabilidade dos rios Araguaia e Tocantins: aqueles que produzem matérias primas e grãos para exportação. Retomam, assim, aquelas características do padrão de organização do espaço geográfico brasileiro pré-anos 30.

"Realmente, a competição mundial, a capacidade de produção de nossa agricultura, a fertilidade de nossas terras, que praticamente constituem a

última fronteira agrícola do planeta e a própria necessidade de produzir cada vez mais, a preços cada vez menores, têm levado tanto os produtores como as instituições governamentais à busca de valores de fretes cada vez mais baixos e que possam tornar os produtos mais competitivos” (Ibid., p.18, grifos meus).

Salientam, ainda, que “a exportação de grãos é realizada praticamente apenas para o hemisfério norte, uma vez que ali estão os principais países consumidores. Tal aspecto, até aqui desprezado, aliado ao fato de nossos centros produtores estarem gradativamente transferindo-se para o centro-oeste e norte do país, em sentido oposto aos tradicionais estados produtores do sul, indica uma alteração da matriz de origem/destino do transporte de cargas internas do país” (Ibid., p.18-19).

De fato, como já assinalamos, a competição mundial intensifica os parâmetros de produtividade exigindo intensificação dos processos produtivos. É aí, onde os autores procuram fundamentar a legitimidade do projeto, que se coloca a necessidade de um pensamento mais crítico, complexo e criativo, capaz de dar conta das múltiplas dimensões envolvidas que, com certeza, condenam uma ótica exclusivamente econômico-empresarial, até aqui predominante.

Antes de mais nada, porque a “necessidade de produzir cada vez mais, a preços cada vez menores” não permite dizer que produzir cada vez mais seja o mesmo que produzir a qualquer preço, como, tampouco, que valores signifiquem o mesmo que preços. Aliás, essa redução de valores a preços é uma das principais inversões produzidas pela lógica reducionista econômico-empresarial, de enormes conseqüências para o debate que ora se trava. Ela, na verdade, faz parte da crise de valores que, de certa forma, a problemática ambiental tenta recolocar.

Relembremos, mais uma vez, que não nos encontramos diante de um espaço abstrato mas, sim, de um espaço geográfico complexo, a saber, que a “fronteira” que ora se abre não é um espaço qualquer, mas envolve regiões de cerrado e de floresta ombrófila e, na região específica da confluência dos rios Araguaia e Tocantins, encontramos-nos diante do que o IBGE chama de “zona de tensão ecológica”, por si mesma constituída por uma complexidade própria, onde *línguas* de cerrado adentram a floresta e *línguas* de floresta adentram o cerrado, para não falar da complexidade própria interna a cada um desses ecossistemas. Acrescentemos que populações diferenciadas, indígenas e não-indígenas, cujo saberes foram até aqui desprezados, detêm conhecimentos singulares, cujas matrizes de racionalidade não são passíveis de serem reproduzidas por nossa racionalidade científica.

Não nos esqueçamos que é nos cerrados, que ocupam 20% do território brasileiro, que nascem rios de enorme importância, como o São Francisco, o Araguaia, o Tocantins, o Xingu, os formadores do Tapajós, o Madeira, o Paraguai

(o São Lourenço, o Cuiabá, o Taquari), o rio Doce (Minas Gerais e Espírito Santo) e o Paranaíba, um dos formadores da bacia do rio Paraná. O Cerrado é, como bem o disse Guimarães Rosa, uma verdadeira “caixa d’água”, na medida que ele “sorveta a água”, para, mais uma vez, fazer uso dos conhecimentos sertanejo-roseanos.

Poupo aqui o leitor de atentar para o enorme significado que tem a Floresta Amazônica (floresta ombrófila e demais ecossistemas a ela associados) que a levou ao destaque não só internacional como, também, a ser reconhecida constitucionalmente, junto com a Mata Atlântica e o Pantanal, como Patrimônio Nacional.⁶

Ademais, “a fertilidade de nossos solos”, mais uma vez apregoada ufanisticamente pelo documento, contrasta com o que os próprios autores acusam:

“a ocorrência de espessa cobertura de sedimentos areno-argilosos, mal consolidados, e que resulta em terrenos frágeis, se inicia ao sul da bacia, nas proximidades de Barra do Garças (MT), projetando-se para o norte, constituindo a ilha do Bananal e a área entre os rios das Mortes e Araguaia” (UNIVERSIDADE..., 1999, p.47, grifos meus);

“a ocorrência de extensas áreas cobertas por sedimentos francamente arenosos, argilosos e lateríticos, localizados nas porções altas da bacia, e proveniente da desagregação das rocha sedimentares. Esses sedimentos constituem chapadões agricultáveis com monocultura de soja e compartimentos de relevo distintos, de alto potencial erosivo. Nesta região são reconhecidos traços erosivos profundos e voçorocas de grandes dimensões” (Ibid., p.46).

Ou ainda, quando descrevem a pedologia do rio Tocantins, pode-se ler:

“nas encostas íngremes das unidades de planalto situadas a leste e oeste do rio, verificam-se os processos erosivos intensos e profundos, manifestados em voçorocas, ravinas e sulcos, muito embora distantes e separados da calha do rio por uma larga área deposicional”. (Ibid., p.50).

Assim, é extremamente perigoso repetir o tom ufanista que caracterizou os anos 70 e 80, quando o “integrar para não entregar” acabou ensejando, até pela falta de debate, um verdadeiro desastre ecológico e social. É de triste memória essa mensagem, ora repetida, “da última fronteira agrícola do planeta” que tantos dissabores nos trouxe não só no plano internacional como, também, para as populações locais e, ainda, para os que desavisadamente, e em boa fé, migraram para a região buscando melhorar suas condições de vida.

Não nos esqueçamos que, sob o mesmo pretexto de ocupar “a última fronteira”, se fez toda uma malha viária com base no rodoviarismo que, à época,

foi (im)posto como “a única solução”. Relembremos que até essa época os rios Araguaia e Tocantins dispunham de muitas embarcações circulando, inclusive, de calado maior do que as que hoje por ali circulam, ao que se seguiu, após a abertura da Belém-Brasília e da BR-153, a decadência. À época, reavive-se a memória, o rodoviarismo foi desenvolvido com fartos financiamentos internacionais, quando já se sabia que, em tese, a hidrovia era mais viável que a rodovia, como hoje apregoa o documento que pretende servir de base para a obtenção da Licença Prévia para o empreendimento de perenização da navegação dos rios Araguaia e Tocantins.

Enfim, sempre se tem uma “única solução” como se cada situação não comportasse múltiplas opções. Trata-se, mais uma vez, de uma estratégia discursiva de forte componente autoritário, que tenta, a priori, desqualificar aqueles que, eventualmente, levantam pontos que criticam o projeto em cada momento em apreço.⁷

Mais uma vez se observa uma visão *sobre* a região se impondo à visão *dos que são da região*. Particularmente para os habitantes do rio Araguaia e do rio das Mortes o desprezo é, rigorosamente, total. É o que se verifica, por exemplo, quando os autores afirmam que “no rio Araguaia, as cargas advindas das regiões mais altas, Aruanã (GO) e Nova Xavantina (MT), no rio das Mortes, serão concentradas na cidade de Xambioá (TO) e, deste ponto, através das rodovias BR-153/010/226 [...]” (Ibid., p.21). E daí seguindo viagem. Assim, pode-se dizer, sem a menor sombra de dúvidas, que aqueles que habitam ao longo desses 1230 km ficarão literalmente “a ver navios”, ou melhor, a ver os empurradores e barcaças passando ao largo do rio. E não é uma avaliação provisória dos cenários previsíveis, posto que, às páginas 95 e 96, depois de terem examinado os diversos locais possíveis para a instalação dos futuros portos, recomendam Santo Antônio (MT), no rio das Mortes, e Aruanã (GO), Cocalinho (MT), Bandeirantes(GO), Luís Alves (GO), Coseara (TO), Conceição do Araguaia (PA) e Xambioá (TO), deixando toda a nossa região sem portos. É o afã do “exportar é o que importa” tão propalado desde os anos 70 quando se acentuou a crise de financiamento internacional, a conhecida crise da eterna dívida externa.

Nesse “exportar é o que importa” o sistema acaba sendo de mão única, e todo o investimento que a sociedade está fazendo para sua implantação rigorosamente não tem retorno, posto que as embarcações descem os rios, e todo o sistema viário, levando carga, mas sobem levando o quê? Aliás, o próprio documento é, sobre isso, extremamente coerente com seus próprios princípios pois, em nenhum momento, fala no sentido norte-sul da pretensa hidrovia mas, sempre, no sentido das exportações, isto é, sul-norte. Dos que se posicionam favoravelmente sobre a perenização da navegação dos rios é o desatrelamento das vinculações com a malha do centro-sul do país que defendem.

Ora, um dos maiores argumentos que haveria a favor de um aperfeiçoamento da malha viária seria aquele que propugnasse no sentido de que o custo global de todo o sistema fosse dividido por dois, ou seja, que o sistema funcionasse em mão dupla.

Para isso, é claro, seria necessário que o projeto visasse uma maior democratização de seus beneficiários, posto que, com uma melhor distribuição dos seus benefícios, com certeza um mercado interno estaria, na retaguarda, demandando bens e serviços de volta.

Não há a menor dúvida que o maior peso do chamado "custo-Brasil", como a lógica econômico-empresarial hoje em voga costuma falar, sobretudo no que concerne à infra-estrutura de transportes, se deve ao fato do sistema viário funcionar basicamente numa só direção, fazendo com que a mesma estrutura funcione ociosamente (para falar em termos inteligíveis à lógica econômico-empresarial). A distribuição de renda, para o que muito contribuiria uma verdadeira reforma agrária, se coloca como uma necessidade até para que todo o investimento da sociedade se torne mais eficiente. Voltaremos a essa importante questão a seguir.

Finalmente, nos vemos, ainda, obrigados a apontar as limitações do documento com relação à abordagem das expectativas com relação ao mercado internacional. Ignoram, por exemplo, aquilo que a reunião da Organização Mundial do Comércio (OMC) realizada em Seattle – EUA - viria explicitar, mas que muitos já apontavam, particularmente no que concerne ao livre comércio de produtos agrícolas. Destaque-se aqui três conceitos que vêm crescendo no debate internacional:

1. o de segurança alimentar, onde cada país deve priorizar o seu mercado interno;
2. a chamada cláusula de barreira social, onde um país pode barrar a importação de um determinado produto cuja competitividade derive da superexploração da força de trabalho, de trabalho escravo ou de trabalho infantil e;
3. da cláusula de barreira ambiental, onde um país pode barrar o livre comércio de um determinado produto cuja competitividade derive de uma produção insustentável ambientalmente.

Neste último caso, pelo menos para os países europeus potencialmente fortes compradores de nossos grãos, se coloca, inclusive, a questão da soja transgênica. Lembremos que, recentemente, a Comunidade Econômica Européia enviou técnicos ao Rio Grande do Sul para verificar, *in loco*, se o governo daquele estado tinha mesmo como garantir que a soja ali produzida era, de fato, não-

transgênica, ao que a CEE dava prioridade, mesmo que para isso tivesse que pagar um preço maior pela soja.

A questão é extremamente relevante para o debate em torno do futuro da região sob nosso foco, haja vista ser uma região ecossistêmica de alta complexidade, não só como “zona de tensão ecológica” como, também, pelas características das terras alagáveis, conforme veremos a seguir.

Viabilidade econômica e cenários alternativos

O ambiental definido pelo econômico

O estudo da FADESP da Universidade do Pará parte da seguinte premissa: “para que um empreendimento qualquer possa ser analisado se é ambientalmente viável é necessário que, primeiramente, esteja demonstrada a sua viabilidade econômica” (1999, p.11).

Tal premissa seria válida se se tratasse de um empreendimento de caráter privado, cujos riscos sobre a viabilidade econômica caberiam (tese nem sempre válida no capitalismo à brasileira), exclusivamente, ao empreendedor. Não é o caso do empreendimento em questão, posto que se trata de algo que diz respeito às condições gerais de produção e não às condições particulares de produção. É claro que, para um mesmo objetivo, deve-se sempre buscar o máximo de economia, visando o bom uso dos recursos públicos nacionais e internacionais envolvidos, critério que, não se deve esquecer, não foi observado quando se implantou a malha rodoviária que corta a região sob análise.

Ora, mesmo um empreendimento privado jamais poderia ter sua viabilidade econômica definida sem que fossem consideradas, preliminarmente, as condições ambientais. Qualquer empresário rural sabe, por exemplo, que não pode adquirir uma propriedade sem água, e sabe também que seus custos muito variarão se o terreno é suave, moderado ou fortemente ondulado. A topografia, por exemplo, tem fortes implicações nos custos energéticos. Assim, o contrário da premissa de que parte o documento da FADESP é que seria o verdadeiro. É preciso considerar, portanto, as condições ambientais, e é isso exatamente que empresta sentido à exigência de uma Licença Ambiental. Os custos da perenização dessa hidrovía, por exemplo, não podem ser estabelecidos se não se partir das condições do geossistema implicado na bacia do Araguaia-Tocantins.

O que há de novo para uma análise de viabilidade econômica colocada pela dimensão ambiental é que é preciso considerar a sustentabilidade, isto é, as condições de reprodutibilidade que, até aqui, não têm sido devidamente consideradas. Eis uma das conseqüências práticas do caráter de provisoriedade embutido na idéia de propriedade, onde se pode considerar um projeto ou um

empreendimento como economicamente viável, como costuma ser considerado, mesmo que o que reste depois dele sejam ruínas. O Vale do Paraíba fluminense e paulista; as voçorocas nos fertilíssimos solos das terras roxas do Planalto Paulista e do Norte do Paraná, e a escassez de água nos cerrados do Norte de Minas após os grandes projetos de irrigação e de plantações de eucaliptos são demonstrações inequívocas desta tese. A história, ou melhor, a geografia historicamente produzida, está cheia de exemplos, inclusive na própria região implicada no projeto de perenização em apreço, de empresas bem sucedidas no curto prazo e terras arrasadas para as gerações futuras.⁸

Essa questão de fundo atravessa todo o estudo da perenização da navegação dos rios Araguaia e Tocantins.

As vantagens, em tese, da hidrovia

O estudo da FADESP dedica sua parte melhor documentada em termos estatísticos exatamente à defesa das vantagens da hidrovia em relação às outras alternativas de transporte, sobretudo à rodovia e à ferrovia. Não é difícil, em tese, chegar a essas conclusões, assentadas, porém, num verdadeiro lugar comum. Tenta-se explorar a idéia que os rios são “estradas naturais” não implicando, portanto, custos de implantação ou, na pior das hipóteses, custos inferiores aos de outras modalidades. É como se o rio fosse uma estrada pronta a ser navegada. No entanto, os rios são caminhos naturais em fluxo, são caminhos d’água com seus meandros e saltos, suas cheias e suas vazantes, com sua paisagem forjada ao longo de toda uma história que remonta ao tempo geológico-geomorfológico.

Na verdade, todo o problema se constitui em como transformar essa “*assinatura hidrológica*” em um fluxo adequado e permanente a embarcações de maior calado do que aquelas desenvolvidas pelos habitantes imemoriais e/ou pelos “brancos pobres” que silenciosamente ocupam a região há séculos. E isso não pode ser feito, insistimos, sem uma análise adequada da dinâmica ambiental, sobretudo hidrológica, do geossistema implicado.

Os que argumentam sobre as vantagens de uma hidrovia partem de um espaço abstrato e não do espaço geográfico concreto, com suas planícies de sedimentação, acidentes os mais variados, dinâmicas climáticas e geomorfológicas distintas, para não incluir, ainda, a ocupação humana onde foram forjadas matrizes de racionalidade próprias com conhecimentos próprios sobre essas próprias dinâmicas com as quais tiveram com que se haver desde tempos imemoriais.

Para não irmos muito longe na necessidade de se levar em conta a geografia concreta e não o espaço abstrato, muito comum aos economistas, uma distinção

preliminar deve ser considerada. Não se pode comparar a viabilidade econômica de um rio situado numa região de climas temperados com a de um rio situado numa região tropical, como é o caso dos rios em questão. No primeiro caso, a distribuição da pluviosidade se faz ao longo de todos os meses do ano. Já no caso dos climas tropicais há uma concentração de chuvas em períodos que variam de 5 a 7 meses do ano, o que não pode ser desprezado, pois, considerando-se que os totais pluviométricos são geralmente maiores do que nas regiões temperadas, tal fato confere um caráter torrencial a essas chuvas, com conseqüências completamente distintas para o manejo das águas no caso de uma hidrovia sob condições de tropicalidade.

Enfim, um rio, nas mesmas condições de declividade condicionada pela topografia/relevo/geologia, numa região temperada ou tropical têm custos completamente distintos. Portanto, não é sem ressalvas que a tese de que as hidrovias são economicamente mais viáveis do que outras modalidades pode ser afirmada. A geografia cobra seu quinhão nessas considerações, e a expressão “acidente geográfico” indica exatamente que sendo acidente é aquilo que apresenta dificuldade de previsão, dificuldade de generalização⁹ e, assim, exige uma análise sobre o terreno concreto do espaço geográfico vivido de cada dia.

O documento que tenta servir de base para a obtenção da Licença Ambiental estabelece toda uma matriz onde compara os custos dos transportes de carga nas diferentes modalidades, procurando destacar não só as vantagens econômicas, como também as ambientais derivadas da perenização da navegação para embarcações de maior calado do que as que convencionalmente circulam na região. O interessante é que comparam os custos de transportes de carga por quilômetro percorrido a ser pago por cada exportador de grãos e outras matérias primas isoladamente. Ora, não comparam os custos de implantação e manutenção dos diferentes sistemas em si mesmos. Quanto custa a implantação e a manutenção de cada um dos sistemas e suas combinações intermodais? Em outras palavras: quanto custa ambientalmente (já vimos que a dimensão ambiental inclui o subsistema econômico) para a sociedade cada uma das diferentes modalidades de transportes, isto é, o hidroviário, o rodoviário e o ferroviário e suas combinações intermodais?¹⁰ Mais ainda: considerando que todo o argumento em defesa da perenização da navegabilidade desses rios se faz em nome da abertura econômica para a exportação de grãos e matérias primas, produtos não-perecíveis, por que não considerar efetivamente a hipótese de não realizar a obra e, desse modo, potencializar a navegação natural durante os 7 meses em que ela se dá melhorando a infra-estrutura de portos e armazenamento? Afinal, os grãos e demais matérias-primas passam por todo um processo de beneficiamento que demanda um tempo de produção e, considerando-se os custos permanentes de dragagem que se tornarão necessários

para a manutenção da navegação, não só a atual malha viária poderia ser aperfeiçoada e, eventualmente, operar de modo subsidiário à hidrovia, com custos sociais e ambientais muito mais aceitáveis.

Registre-se, ainda, que a região considerada já foi alvo do impacto da implantação de toda uma malha rodoviária que foi equivocadamente considerada no documento, sobretudo, quando descartam as modalidades rodoviária e ferroviária como “não sustentável”. Argumentam os autores

“que examinando-se os impactos advindos de uma provável expansão do sistema rodoviário, que deveria ser criado para substituir a hidrovia, esta rede viária, caso tivesse a mesma origem/destino da hidrovia, deveria ter um traçado preferencial também no sentido norte-sul. Com esta diretriz, deveriam ser localizadas preferencialmente nos vales dos rios que na região norte do país têm esta direção preferencial, assim inevitável seria a criação de barreiras ao trânsito da fauna, uma vez que seu acesso ao rio e a sua fonte de dessedentação estaria comprometida. As imensas áreas que seriam desmatadas para a implantação destas rodovias viriam constituir-se num impacto não-mitigável, pois seriam necessárias inúmeras rodovias para substituir a hidrovia.

[...] Numa avaliação de dados efetivos, ainda seria possível considerar que haveria um impacto potencial preocupante, pois, prevendo-se a construção de uma única rodovia, para atender a crescente demanda da região, a qual deveria ter cerca de 2.500 km, para atingir os terminais de exportação do país.

[...] O impacto ambiental da rodovia seria, portanto, bastante superior, pois geraria impactos diretos e de grande magnitude na flora e na fauna, mais ainda, não cessaria o grande impacto indireto da hidrovia que é a expansão da área agrícola, com a conseqüente diminuição das áreas de cerrado, pelo contrário, esta seria aumentada em mais de 100 milhões de m² de área desmatada, sem computar a área de exploração dos materiais de construção e as respectivas escavações” (UNIVERSIDADE..., 1999, p.15-16, grifos meus).

O desprezo que o estudo tem pela realidade concreta da região, que deveria ter sido objeto de uma análise detalhada, talvez esteja revelando mais do que um simples desconhecimento.

1. Por que o mais absoluto silêncio sobre o fato de já existir uma malha viária, calcada sobretudo na rodovia, na região? Considerando-se, como bem o faz o documento, que o impacto de um sistema de transportes rodoviário “não cessaria o grande impacto indireto da hidrovia que é a expansão da área agrícola”, não seria mais sensato

- ouvirmos o conselho daquele ancião da Aldeia Karajá Tytemã quando nos lembra que “estragaram muita mata para fazer as estradas e agora, em vez de melhorar elas, querem estragar o rio”?
2. Por que a rodovia que haveria de ser construída, se ela já não existisse, deveria seguir um traçado – “preferencialmente nos vales dos rios” – diferente do traçado estabelecido pelos engenheiros nos anos 70 e 80, que foi pelos divisores de água (vide Belém-Brasília e BR-153)?
 3. Por que a nova rodovia seria de 2.500 km, nesse caso maior do que o próprio rio Araguaia como um todo, com seus 2.115 km? Não é estranho que uma rodovia construída pelo homem (que com sua engenharia é capaz de erguer pontes e fazer túneis exatamente para encurtar distâncias) use para fins de cálculo uma rodovia maior do que o curso natural do rio, com seus meandros e desvios?
 4. Por que omitiu-se que a malha rodoviária da região se integraria intermodalmente com os outros sistemas já existentes, inclusive o ferroviário, não enquanto custo de transporte individualmente considerado, mas como custo de implantação e manutenção do sistema viário em si a ser implantado na região implicada? Relembremos que, como se trata de condições gerais de produção, são os custos/benefícios gerais que deveriam ser levados em consideração e não os da tonelada/quilômetro por cada exportador individualmente considerados. Afinal, será a sociedade como um todo que arcará com os custos através de seus impostos.
 5. Por que não considerar a hipótese de usar esses recursos não para fazer a intervenção visando a perenização dos rios, mas sim para aperfeiçoar a infra-estrutura viária já existente e seu sistema de portos e armazenamento, haja vista que o que seria transportado, não sendo perecível, pode ser conciliado com a navegação de maior porte em 6 ou 7 meses por ano? Enfim, por que não se considerou a hipótese de, na época das cheias, explorar os rios na sua navegabilidade natural e, na época das secas, explorar as estradas aproveitando-se, inclusive, do fato de que nesses períodos amplos caminhos se tornam, também naturalmente, trafegáveis?
 6. Caberia, ainda, perguntar por que, do ponto de vista da engenharia, não se levou em consideração outras modalidades de intervenção nos rios alternativas ao derrocamento, por exemplo? Por que não se considerou, até mesmo, a hipótese de construção de canais laterais e mesmo de pequenas eclusas no lugar dos derrocamentos que, sabemos, não alteram o escoamento básico, o nível de base do rio?

Nunca é demais lembrar que, até pelo seu caráter abertamente assumido de que se trata de um projeto que visa a “abertura econômica”, a internacionalização do debate se impõe. Internacionalização essa que, diga-se de passagem, está posta pelos próprios proponentes do projeto e não pelos seus críticos.

A intervenção nos rios

Feita a caracterização do contexto em que se encontra o projeto e analisadas as premissas que comandaram o estudo de viabilidade econômica vejamos, agora, sobre o terreno concreto, em que consiste a intervenção deste empreendimento que pretende

“implementar a navegação comercial na bacia do Tocantins-Araguaia, em trechos em que a navegação já ocorre livremente durante a maior parte do ano, através de intervenções localizadas do tipo: dragagens, derrocamentos, sinalizações e balizamentos, que possibilitem a utilização do rio como via navegável, em regime permanente, para atender as cargas agrícolas provenientes das safras de grãos das regiões Norte e Centro-Oeste do país” (UNIVERSIDADE..., 1999, p.21, grifos meus).

Dizem os autores do documento que

“as condições de navegabilidade são diferentes nos trechos do rio de leito arenoso e rochoso. Enquanto que nos terrenos arenosos as condições de navegação são praticamente definidas pelas profundidades sobre os bancos de areia, com melhoria crescente com o aumento das vazões e consequentemente elevação do nível d’água, nos trechos rochosos esta condição deve ser enfocada com mais detalhe” (Ibid., p.23).

Além do absurdo dessa afirmação que, conforme veremos, só é explicável pela mais absoluta desconsideração pela dinâmica climática, geológico-geomorfológica e da ocupação da região que levou e que leva à atual “assinatura hidrológica” desses rios, na própria análise que os autores fazem ficamos reduzidos a pífias 34 linhas - é isso mesmo 34 linhas - dos trechos arenosos e, atenção!, 29 linhas - é isso mesmo, 29 linhas - do que deveria ser “enfocado com mais detalhe”, isto é, os trechos rochosos.

Ora, destacar a importância dos trechos rochosos num rio como o Araguaia é estar próximo da alienação. Afinal, trata-se de um rio de enorme capacidade deposicional responsável pela, nada mais, nada menos, maior ilha fluvial do mundo, a Ilha do Bananal. Essa ilha tem, só de comprimento, uma extensão de cerca de 400 quilômetros e tem seu processo de formação relacionado à sedimentação da enorme depressão geológica que foi, pouco a pouco, sendo preenchida pelos sedimentos provenientes do Planalto Central.

Contraditoriamente, os próprios autores do estudo deste RIMA assinalam os problemas relativos sobretudo aos trechos arenosos, quando afirmam, por exemplo, que

“essa cobertura sedimentar formando uma extensa planície, com lagos, meandros e inundações periódicas, representa grande importância para o regime fluvial do rio Araguaia, no tocante ao amortecimento da onda de cheia e, ambientalmente [sic]. Ao longo de toda a área de exposição desses sedimentos, observa-se, com frequência, a instabilidade dos taludes naturais dos rios Araguaia e das Mortes, com desbarrancamentos ocasionados pela energia dos fluxos de suas águas e a maior incidência dos bancos de areia.

O Araguaia neste segmento tem seu leito “móvel” em grande parte do ano coberto por “dunas de fundo”, característico de transporte de sedimento fino e médio, por carreamento. Este material veio sendo depositado e erodido ano a ano, formando bancos de areia, abaixo de ilhas, nas praias, no leito e no limite dos travessões rochosos. São depósitos essencialmente instáveis, constituindo-se, quase sempre, em passagens críticas para as embarcações”. (Ibid.).

Considerações essas que vão na mão contrária das próprias avaliações que fizeram a respeito das intervenções nas calhas dos rios pelo empreendimento, pois sinalizam para uma maior atenção aos trechos rochosos.

Acrescente-se, ainda, que os afloramentos rochosos que seriam objeto da intervenção do empreendimento se constituem, na verdade, não em impedimento à navegação simplesmente, como o estudo os trata, mas, sobretudo, como barreiras que represam a água à montante originando, por conseqüência, a própria existência da bacia sedimentar do Araguaia, em particular.

A eliminação dessas barreiras (como, aliás, a população, sabiamente, denominou uma série de localidades – Santa Maria das Barreiras, Barreira do Maricá, Barreira do Campo, entre outras) teria sérias implicações. Se realizadas essas intervenções, provavelmente a região será alterada *para sempre*, posto que alteraria toda a dinâmica hidrológica pela eliminação dessas “represas naturais”.

Uma das principais limitações do estudo em apreço é ser descritivo da paisagem, ignorando os complexos processos climático-botânicos, geológico-geomorfológicos e dos processos de ocupação humana da região, enfim, toda a dinâmica do geossistema. Destaque-se que a consideração da ocupação humana é, sempre, fundamental, até pelos conhecimentos forjados pelas populações que desde tempos imemoriais ali residem. Esses conhecimentos não podem, em hipótese nenhuma, ser desconsiderados, como a própria toponímia indica.¹¹

A seguir levantamos uma série de observações que, ao mesmo tempo, são sugestões de análises necessárias para que, aí sim, seja possível fazer uma

avaliação adequada de qualquer intervenção nesses rios, sobretudo no rio das Mortes e no Araguaia.

A "assinatura hidrológica"

Todo rio, toda bacia hidrográfica, configura um traçado que, tal como uma impressão digital, é, sempre, própria, singular, enfim consiste numa "assinatura hidrológica". Como toda assinatura ela é individualizada e, assim, embora possamos falar de características gerais da hidrologia, cada rio, cada bacia hidrográfica tem sua identidade configurada na sua "assinatura hidrológica".

Essa "assinatura hidrológica" é, ao mesmo tempo, a resultante, num dado momento de sua própria história, de interações complexas que mergulham na história geológico-geomorfológica. A compreensão de sua dinâmica atual, fundamental para avaliar o projeto sob análise, deveria contemplar a alimentação dos rios e dos aquíferos em função:

1. do clima;
2. do tipo de solo;
3. do tipo de rocha e da estrutura geológica;
4. da declividade do terreno e da configuração geral do relevo;
5. da cobertura vegetal;
6. da interação dos diferentes grupos sociais com esses rios.

Não foi efetuada nenhuma caracterização do escoamento superficial das águas da bacia. Não se sabe, por exemplo, que proporção do escoamento superficial é controlado pela inundação de superfície ou pelo lençol freático.

Qual é, por exemplo, o regime regular das cheias e vazantes dos rios considerados? E, mais, qual o regime de cheias extraordinárias e de quanto em quanto tempo elas ocorrem? Haveria, ainda, que se considerar as cheias excepcionais, posto que o regime hidrológico de um rio não depende somente do regime anual de suas cheias e vazantes, de *per se* já irregulares, mas, também, de escalas temporais outras. Assim, um ano excepcionalmente úmido contribui para o estoque de água nos aquíferos, assim como anos mais secos os esgotam. Deste modo, a seqüência de anos úmidos e de anos secos é fundamental para que possamos ter um mínimo de segurança de que as obras de hoje não serão desfeitas amanhã. Nenhuma informação nos é oferecida a esse respeito.

As obras de (i) remoção dos afloramentos rochosos (derrocamento), (ii) de retificação do traçado dos meandros e (iii) o aprofundamento do canal (dragagem) tendem a aumentar a velocidade do escoamento e, conseqüentemente, redução das áreas alagadas e, com isso, uma série de conseqüências no plano biótico e antropossociológico.

As perdas de sedimentos e nutrientes desestabilizará os ecossistemas ribeirinhos pela modificação do balanço de nutrientes, diminuindo a produtividade biótica. Toda uma sucessão de fauna e flora depende dos lagos e lagoas que se formam ao sabor das cheias regulares, das cheias extraordinárias e das cheias excepcionais que, com certeza, serão alteradas e, nos casos em particular dos derrocamentos, para sempre.

No caso específico da ictiofauna é preciso considerar que a planície do Araguaia apresenta uma dinâmica complexa, posto que ali ocorrem movimentos migratórios de peixes entre as lagoas e os rios que durante as cheias extravasam seu leito inundando as áreas adjacentes, favorecendo o deslocamento dos peixes. As lagoas recebem, nas cheias, grande quantidade de alevinos e adultos de espécies e tamanhos variados, sendo que muitos deles permanecem naqueles corpos d'água quando o nível da água diminui. Quando da vazante e dos períodos de seca mais pronunciados permanece uma rede de lagos, lagoas, brejos e "pântanos", alguns dos quais secam inteiramente e outros persistem até a próxima estação de cheias. Nos casos dos corpos d'água temporários, que secam completamente, grande quantidade de peixes fica aprisionada sofrendo predação, principalmente por aves, ou morre por depleção de oxigênio ou por dessecação. Em caso de corpos d'água perenes, várias espécies permanecem ali utilizando-os como lares de alimentação.

Sendo assim, pode-se perceber que a planície sedimentar do Araguaia desempenha tanto o papel de celeiro natural quanto o de berçário, sendo que as planícies de inundação e áreas marginais alagáveis são ecossistemas com uma dinâmica peculiar e complexa, com altas taxas de produtividade que se refletem na manutenção de uma alta riqueza de espécies de peixes.

Chamamos a atenção aqui, mais uma vez, para as práticas tradicionais de *uso comum dos varjões*, onde pequenos criadores de gado, os retireiros, e grandes criadores de gado, com seus vaqueiros, partilham em comum a refertilização dos pastos naturais dessas terras alagáveis, conforme vimos anteriormente. Recomende-se aqui a importância da aplicação imediata da legislação ambiental e todas as demais pertinentes aos lagos, lagoas, brejos, pântanos, mangues e banhados.

Sobre a dragagem

A dragagem, segundo Chow (1959), aumenta a área da seção transversal do canal, embora temporariamente. Isso aumenta a capacidade de transporte de água do canal e conseqüentemente o seu escoamento (Ponce, 1995).

"Os efeitos hidráulicos da dragagem são difíceis de avaliar diretamente, desde que o rio reage à dragagem ajustando sua carga de material de fundo

(carga em suspensão e carga de leito), para eventualmente alcançar um novo equilíbrio. De acordo com Jansen et al. (1982), a longo prazo, haverá degradação a montante, isto é, um rebaixamento do leito do canal o qual irá abaixar o nível de água subterrânea nas vizinhanças, resultando em uma diminuição do escoamento de base" (Ibid., p.39).

Já a demolição de soleiras rochosas como uma forma de aprofundar o canal navegável para torná-lo perenizado à navegação de maior calado (o que já é possível de 6 a 7 meses por ano, é sempre bom lembrar) irá causar um impacto irreversível no regime hidrológico do rio à montante de onde se fizer tais intervenções. Na verdade, essa demolição corresponde à remoção de represas naturais, o que irá aumentar o escoamento superficial e acelerar a sua concentração, intensificando as cheias à jusante.

Pode-se esperar que a remoção das soleiras rochosas provoque o aparecimento de outras soleiras rochosas que se encontram submersas, abrindo, com muita probabilidade, uma espiral de degradação ambiental na forma de perda de água, sedimentos e nutrientes, alterações essas extremamente difíceis de controlar.

Essas modificações no canal irão desestabilizar o regime de escoamento de base dos rios, demandando ações futuras para a manutenção do calado mínimo exigido para a navegação de maior porte, desencadeando um círculo vicioso de intervenções sucessivas no canal.

Não se avalia, com a precisão necessária, a extensão das terras alagáveis que deixarão de sê-lo que, como já vimos, são fundamentais para que tenhamos uma avaliação criteriosa da área com elevado nível de produtividade biótica e, também, de pastos naturais refertilizados anualmente e que dão sentido a toda a pecuária da região, até aqui a atividade econômico-mercantil mais importante.

O conhecimento dessas extensões de terras alagáveis ainda é de fundamental importância para se determinar o albedo¹² que, fatalmente, será alterado podendo, inclusive, desencadear um ciclo de secas, com conseqüências imprevisíveis.

Destaque-se que essas determinações que o ambiental coloca para o econômico já podem ser pressentidas pelos números controvertidos que o estudo sob o nosso foco nos oferece quando nos informam, à página 40, que "os quantitativos e custos de serviços de dragagem e derrocamentos nos rios Araguaia e das Mortes é de R\$ 124,3 milhões" e, à página 7, nos dizem que o "Brasil em Ação" prevê, especificamente para a Hidrovia dos rios das Mortes, Araguaia e Tocantins o total de R\$ 114,4 milhões. Ressalte-se que o valor maior previsto para dragagem e derrocagem nos rios das Mortes e Araguaia já ultrapassa os totais previstos no projeto para os três rios, aqui incluindo o

Tocantins, quando o próprio estudo observa que “o rio Tocantins no início dos estudos apresentava previsões de volume de dragagem e derrocamento” (UNIVERSIDADE..., 1999) e, na tabela da página 40, esses custos de serviços são reduzidos a traço, ou seja, a zero. E isso sem que os estudos sejam minimamente consistentes com relação à dinâmica hidrológica que tende a demandar um círculo vicioso de intervenções sucessivas no canal, conforme apontamos.

Informe-se, ainda, que em diferentes países, diante das novas descobertas científicas e da importância da problemática ambiental, vêm se procurando recuperar antigas áreas alagáveis. Nos Estados Unidos e na Alemanha, por exemplo, fala-se cada vez mais em “renaturalização de rios”, conceito impensável até 10 anos atrás. Assim, não precisamos incorrer nos mesmos erros que eles incorreram e, mais do que isso, deveríamos ser capazes de lançar mão das enormes extensões de áreas naturalmente com essas características como trunfo de nossas relações internacionais.

Chega a ser constrangedor que o estudo em apreço não só desconsidere essas informações como (ele que deveria ser convincente face às responsabilidades envolvidas) culmine com a patética sugestão de “elaborar novo estudo de cotas mínimas na região dos pedrais do rio Araguaia, entre Conceição do Araguaia (PA) e Xambioá (TO)” (Ibid., p.93), ou recomende que o

“empreendedor deverá realizar estudos específicos de modelos relativos a geração de ondas de turbilhonamento das águas provocadas pelas embarcações, buscando a definição da capacidade de revolvimento de sólidos de fundo e em suspensão e do incremento destas nos processos erosivos dos taludes marginais” (Ibid., p.99).

Ou, ainda, que no planejamento se contemple o “gerenciamento hidrológico, visando atenuar possíveis impactos negativos decorrentes do emprego indiscriminado do processo de irrigação que, com certeza, será implementado”. (Ibid., p.100).

Isso sem que o próprio estudo tenha feito um balanço hidrológico satisfatório. É como se fosse um veredicto dos próprios autores condenando o próprio estudo.

Sociedade e natureza na região do Tocantins e Araguaia

A organização social do espaço geográfico

A região dos rios Araguaia e Tocantins passa, desde os finais dos anos 60 e, principalmente, nos anos 70 e 80, por um intenso e tenso processo de ocupação. Nesse sentido, a região se constitui em um verdadeiro laboratório vivo dos reais significados que uma área pode ter quando integrada à divisão

nacional/internacional do trabalho. Aqui, não precisamos esperar pelo futuro para saber o que o progresso e o desenvolvimento podem trazer para uma determinada área, na medida que há 40 anos, pelo menos, essa idéia se faz presente concretamente sobre o território.

"De Primeiro..."

"De primeiro", como gostam de falar os que são da região, o que havia era a ocupação de populações indígenas como os *Bororo* e os *Xavante*, nos rios Araguaia e das Mortes; os *Inã*, conhecidos pelos brancos como *Karajá*, que juntamente com os *Javaé*, habitam o rio Araguaia. A estes, mais recentemente, nos anos 70, vieram se juntar os *Tapirapé* e, ainda, no vale do Tocantins, temos a presença dos *Xerente*, *Krahô*, *Apinajé* e *Krikati*.

"De primeiro", posto que na memória desses habitantes tradicionais esse tempo remonta até antes da abertura das estradas nos anos 60, haviam ainda aqueles brancos pobres, negros e, até mesmo, indígenas de outras regiões brasileiras que procuravam escapar do modelo agroexportador com sua monocultura e seus latifúndios e, sobretudo, escapar da escravidão. Destaque-se a presença de vaqueiros, sobretudo aqueles provenientes dos sertões do Nordeste brasileiro que, com o pequeno rebanho obtido na "quarta" ou na "quinta", demandavam novas terras pelos sertões. Registre-se, ainda, a presença de muitos remanescentes da época da mineração e dos garimpos que ainda têm vida na região.

Essa ocupação, embora não isenta de conflitos, conseguiu estabelecer um *modus vivendi* com as populações indígenas tradicionais que, no entanto, sofreram graves perdas pelos ataques dos bandeirantes e entradistas que ali adentraram em busca de gentes e ouro. Aquilo que podemos caracterizar como uma "migração silenciosa", ou ocupação mansa, de brancos pobres, negros e demais povos indígenas de outras regiões pode ser identificada por uma característica miscigenação desses habitantes e, destaque-se, pela ausência de cercas entre as propriedades que, até muito recentemente, se fazia nos cerrados, prática que ainda remanesce em algumas áreas, e que se faz amplamente nos varjões com o uso comum dessas pastagens naturais.

Acrescente-se, ainda, que grande parte da confusa situação jurídico-fundiária atual da região se deve ao fato de desenvolverem esses ocupantes relações sociais que têm, como base, práticas de uso comum dos recursos naturais. Essa práticas são, aliás, muito mais amplamente disseminadas pelo país do que até aqui se considerou, conforme pesquisas recentes vêm demonstrando. Destaque-se que essas práticas de uso comum dos recursos

naturais não são mediadas pelo direito formal que, como sabemos, têm sido feitas no Brasil, tradicionalmente, através de cartórios cujas ligações políticas pertencem exatamente àqueles de cuja dependência essas populações tradicionais historicamente procuraram escapar. Talvez a presença recente de novos mediadores proporcione melhores alternativas para essas populações nos dias que correm. Sem dúvida, o debate em torno da perenização dessa hidrovía se torna um momento importante para que esses protagonistas tenham visibilidade política e direito a voz, primeira condição para que sejam ouvidos.

A ocupação recente

A malha viária, sobretudo rodoviária, que se estabeleceu na região a partir de finais dos anos 60 ensejou novos e complexos processos sociais, econômicos, políticos e culturais. No vale do Araguaia, por exemplo, o crescimento demográfico chegou a atingir a cifra de 5% ao ano durante os anos 80, sendo que, de 1991 a 1996, essa mesma população apresentou um decréscimo de 0,93%. Já no vale do Tocantins, desde os anos 80, a população decresce (4,7% nos anos 80 e 4,2% de 1991 a 1996).

Registre-se, ainda, o intenso processo de desruralização que está ocorrendo nessa região, posto que a população rural passou de 70% para 40% no vale do Araguaia e, no vale do Tocantins, de 72,3% para 49,6% para o mesmo período considerado. Preferimos falar de processo de desruralização e não de urbanização, pois o que de fato ocorre é a desestruturação de uma determinada organização societária que tinha seus processos próprios de reprodução materiais e simbólicos sem que, nos aglomerados populacionais onde foram se estabelecer, haja uma determinada organização societária com um mínimo de estabilidade para que consigamos identificar padrões de reprodução materiais e simbólicos propriamente urbanos.

A pressão sobre a infra-estrutura de educação, saúde, habitação e segurança pública, embora tenha aumentado, não foi contemplada, o que pode ser observado pela intensa mobilidade da população no interior dos próprios municípios e entre os municípios da região, pelo baixo índice de emprego formal, pelo preocupante crescimento da prostituição infantil, pelo elevado número de casos de venda de crianças e, sobretudo, pela falta de expectativa para os jovens quanto a sequer sobreviver na região.

Assim, a região oferece uma comprovação inequívoca de que a integração viária, caso não tenha um projeto de construção societário com valores fundados sobre princípios de sustentabilidade, de justiça social e democracia, não necessariamente aumenta as oportunidades de geração de emprego e renda, como, tampouco, estabiliza os assentamentos de população.

Esta constatação da experiência recentíssima das populações que vivem na região deve ser levada em conta quando se coloca o pleito de usar recursos públicos e, portanto, de toda sociedade, para um empreendimento que, com os mesmos pressupostos dos anos 70 e 80, beneficiou poucos, sobretudo grandes proprietários de terra, particularmente de fora da região, assim como empresas de construção civil, empreiteiras com maior destaque.

Registre-se, no entanto, que a região tem experienciado uma crescente organização da sociedade civil, cujas demandas cada vez mais vão sendo qualificadas, sobretudo, no âmbito da educação.

Ressalte-se, ainda, recentes iniciativas no sentido do desenvolvimento de sistemas de produção agrícolas que se inspiram no próprio metabolismo dos ecossistemas e nas práticas das culturas tradicionais, cujos resultados são animadores, a julgar pelas experiências similares que vêm sendo feitas em outras regiões da Amazônia e do Cerrado. Referimo-nos, aqui, às experiências com os Sistemas Agroflorestais, a exemplo do Casadão, que vêm sendo postas em prática em várias comunidades da região tanto do Mato Grosso, como do sul Pará, do Maranhão e Tocantins. Ou, ainda, das experiências das mulheres quebradeiras de coco de babaçu que, tanto no Pará, no Tocantins e, sobretudo, no Maranhão vêm demonstrando que, mesmo com poucos recursos materiais, sobretudo financeiros, é possível desenvolver cooperativas de beneficiamento e produzir óleo vegetal de alta qualidade. Tudo indica que, pela primeira vez, esteja sendo estabelecido um diálogo, ainda que embrionário, entre a cultura técnica formal e as matrizes de racionalidade indígena-sertanejo-caboclas.

Destacamos essas experiências (que, ademais, estão absolutamente ausentes do estudo em apreço, (i) pela convicção de que qualquer diagnóstico ambiental deva ser capaz de identificar as diferentes práticas sociais passíveis de ensejar o desenvolvimento de uma sociedade sustentável na região, bem como (ii) por acreditar que, qualquer que seja o modelo de desenvolvimento que a partir daqui se estabeleça, ele terá melhores chances de sucesso se partir das próprias práticas culturais já consagradas pelas populações que habitam a região.

Um pouco sobre a qualidade de vida

a) SAÚDE

O estudo da FADESP da Universidade do Pará repete, no que diz respeito à ocupação humana, seu caráter descritivo e pouco analítico que já acusamos quando da análise da dinâmica física e biótica do geossistema regional. Além dessa característica geral do RIMA, ele é, ainda, absolutamente omissivo quanto a um dos aspectos ambientais que mais diretamente diz respeito aos seres

humanos: a *saúde*. Afinal, o corpo humano é a própria síntese dos aspectos biológicos, psicológicos e sociológicos.¹³ Sendo assim, reúne ao mesmo tempo o que é natural e o que é sociocultural e político. Sua ausência num diagnóstico ambiental é grave e, pela omissão, acaba revelando quem está falando e com o que está preocupado. Essa ausência é mais grave ainda quando se sabe que nessa região dos estados de Mato Grosso e de Tocantins a hanseníase é endêmica, conforme o comprovam estudos da Fundação Osvaldo Cruz. Ou ainda, é preciso destacar, por sua importância para a saúde humana, que a região está a merecer um rigoroso controle da aftose pelo INDEA. Ora, a oportunidade que o debate sobre o projeto de perenização da navegação dos rios Araguaia e Tocantins implica é exatamente a de contribuir para resolver os problemas existentes. Para tanto, a primeira condição é considerá-los, e não omiti-los.

Ademais, é ilusão supor que, com os modernos meios de comunicação hoje disponíveis, informações desse quilate possam permanecer desconhecidas ou ocultadas por muito tempo, tanto à escala nacional como internacional. O próprio comércio mundial que, como vimos, é o fim maior visado pelos que propugnam pela perenização da navegação, exige a qualidade do produto e não só volume e preço. Afinal, alguém em algum momento do ciclo produtivo estará consumindo o que produzimos, o que nos lembra que atrás do mercado tem, sempre, um ser humano. Zelar pela qualidade sanitária do que está sendo produzido é, portanto, fazer embutir no que está sendo produzido outros valores além do dinheiro que ele renderá. Afinal, como vimos, tanto os valores sociais, como os ambientais começam a se constituir em parâmetros nos fóruns internacionais, inclusive da Organização Mundial de Comércio (OMC).

b) SEGURANÇA PÚBLICA

Segundo o documento dos estudiosos da Universidade Federal do Pará, nas “pesquisas e levantamentos realizados, todas essas cidades apresentam baixo índice de criminalidade. No geral os principais delitos constituem-se em pequenos furtos e lesões corporais. Em nenhuma das cidades os delitos mais sérios como latrocínio, seqüestros e outros ocorrem com freqüência, talvez em razão do ritmo de vida de seus moradores e o cultivo dos tradicionais hábitos pacatos, típicos das comunidades interioranas” (UNIVERSIDADE..., 1999, p.72).

Sabemos da tradição de precária coleta e sistematização de dados nos nossos sistemas jurídico e policial para que qualquer conclusão fundamentada possa ser convincente sobre o assunto. Não temos como contrapor dados a afirmações cujos dados que supostamente as consubstanciam não nos foram fornecidos. Todavia, não é essa a melhor hipótese para se começar a caracterizar

a “segurança pública” na região. Em entrevistas por nós realizadas junto a fazendeiros da região do rio Araguaia vimos que uma das principais preocupações era, justamente, com a segurança. Em mais de um depoimento notamos que o que mais os preocupava não eram os pequenos roubos ou lesões corporais, mas o roubo de recursos vultosos derivados de transações envolvendo centenas de milhares de reais. Registre-se, ainda, a ocorrência de roubos de aviões monomotores. Em todos os casos anotados havia forte suspeita de que os envolvidos nesses crimes tivessem fortes ligações com o sistema jurídico-penitenciário-policial. Em todos os depoimentos que denunciaram esses fatos pudemos observar que, também, acusavam uma sensível melhora no andamento de processos depois do assassinato de um juiz, em 1999, com grande repercussão nacional e internacional, ao que atribuíam o afastamento de alguns delegados de polícia e até juizes. A conferir.

Estamos longe, pois, de um mundo pacato “típico de comunidades interioranas” se já não bastasse a idealização contida nessa caracterização que, nem de longe, corresponde às tradições do nosso mundo rural, com suas tradições coronelísticas.¹⁴

No entanto, o documento dos pesquisadores da UFPA revela contradições profundas. A violência que está ausente do capítulo “Segurança Pública” aparece no capítulo “Associativismo e Participação Político-Social”. Ali, o mundo onde se cultivava “os tradicionais hábitos pacatos, típicos de comunidades interioranas” se transforma em:

“historicamente, o campo brasileiro tem sido cenário de violentos conflitos sociais. Neste sentido a região do Bico do Papagaio, que envolve os estados do Tocantins, Pará e Maranhão, tornou-se uma das mais violentas do país. Ali a luta pela posse da terra, onde a grilagem e a pistolagem têm sido prática constante, têm causado centenas de vítimas durante os últimos anos. Estas vítimas têm sido dirigentes de sindicatos de trabalhadores rurais, líderes religiosos, parlamentares e, mais recentemente, membros do Movimento dos Sem-terra” (UNIVERSIDADE..., 1999, p.72-73, grifos meus).

Não só os autores do relatório não explicam porque tanta calma se transforma em tanta violência, tampouco explicam porque essa mesma violência começa “nos últimos anos” e porque as mortes são, sobretudo, entre aqueles que se colocam entre os “de baixo”, como gostava de falar Florestan Fernandes. Esclareça-se, contudo que não é a simples “luta pela posse da terra” que explica o fato dessa região ter se tornado “uma das mais violentas do país”¹⁵ até porque, como fizemos questão de afirmar no início desta seção, houve um período que chamamos de “migração silenciosa” ou de “ocupação mansa”, até os anos 60, exatamente para distingui-lo do período que se segue à abertura da região com as

primeiras estradas e a chegada daqueles que, para aceder aos financiamentos e isenções fiscais, precisavam do título da propriedade. Daí a grilagem, e, como as terras já estavam mansamente ocupadas, contratavam jagunços.

Sobre o Sistema Viário (Transportes)

Chega a ser surpreendente e, mais uma vez revelador, que o RIMA que pretende fundamentar a obtenção de uma Licença Prévia de um empreendimento de uma modalidade de via de transporte, uma hidrovia, não tenha dedicado sequer uma linha de análise à malha viária existente! Não se invoque as estatísticas que procuravam demonstrar que os custos da carga por quilômetro transportado eram menores para a hidrovia do que para as outras modalidades. Não é disso que se trata na hora de se fazer um diagnóstico ambiental. Este deve partir da análise da dinâmica dos processos reais ligados ao geossistema em questão. A omissão da análise do sistema de transportes realmente existente que, ao mesmo tempo pode estar revelando o que e quem se esconde, ela sim, foi responsável pela acessibilidade da região com todos os impactos socio-ambientais conhecidos. Destaquemos, como bem o faz o próprio documento, que o impacto à escala regional devido a uma melhoria do sistema de transportes independe da modalidade escolhida. Sendo assim, a experiência derivada da malha de transportes instalada pós-anos 60 é, na verdade, uma experiência já vivenciada na prática e, pelos dados que o próprio documento reúne, e nossas pesquisas de campo na região do Araguaia deram maiores detalhes, trata-se de um cenário mais que provável, a ser evitado, e não se trata de um cenário teórico e hipotético do futuro. É que veremos a seguir.

Sobre o uso da terra

Considerando-se, como o faz o documento na perspectiva dos proponentes, que os

“impactos positivos mais significantes [são] a intensificação das atividades produtivas, melhoria das condições de escoamento da produção agrícola e a incorporação de novas áreas ao processo de produção”¹⁶ (UNIVERSIDADE..., 1999, p.89)

E que essas já vêm se dando na região, o próprio estudo nos oferece um quadro muito realista. É o que veremos a seguir utilizando-se do próprio estudo, vejamos.

“A região leste da Ilha do Bananal, em praticamente toda sua extensão, nos estados de Goiás e Tocantins, vem experimentando um amplo processo de transformação pela ação humana, em virtude do aproveitamento de áreas inundáveis no período das chuvas, para a implantação de grandes

projetos agropecuários, destacando-se entre esses o Projeto Formoso, em Formoso do Araguaia; o Projeto Jaburu e o Projeto Luís Alves, em São Miguel do Araguaia; o Projeto de Pecuária da Fazenda Piratininga, nos municípios de São Miguel do Araguaia e Araguaçu; além de uma série consecutiva de empreendimentos de menor porte nos municípios de Formoso do Araguaia, Sandolândia, Dueré, Cristalândia, Lagoa da Confusão e Pium, já no extremo norte da ilha.

Esses projetos implicam em alterações significativas nos *habitats* faunísticos da região ao longo da Ilha do Bananal, através de drenagem de extensas áreas, captação de águas para irrigação e interferências no ciclo hidrológico regional. As interferências nos habitats faunísticos nessa região tornam-se mais significativos pela correlação desse ambiente com o ecossistema representado pela Ilha do Bananal, onde reproduzem-se e desenvolvem-se várias espécies da comunidade faunística regional, algumas em processo de extinção.

Na região da nascente do rio Araguaia, o processo de degradação é generalizado, em virtude do desmatamento de áreas lindeiras e do assoreamento ocasionado pelo desmatamento de intensas áreas para a implantação de monoculturas, especialmente da soja” (Ibid., p.56-57).

Em outra passagem pode-se ler que

“o desmatamento indiscriminado ao longo das margens dos rios, a implantação de fazendas e/ou currais em toda a área, além da existência de diversas plantações e pequenos vilarejos estão contribuindo para o assoreamento e contaminação das águas das bacias dos rios Araguaia e Tocantins, conforme observado na campanha de campo” (Ibid., p.52).

Em outra, ainda, temos,

“o rio Araguaia apresenta os maiores valores de turbidez e cor aparente, precedido pelo Tocantins. Isso é conseqüência do desmatamento e ocupação antrópica de suas margens. As cidades de Barra do Garças, Aruanã e Luís Alves são as que apresentaram valores acima do padrão de cor aparentes” (Ibid., p.52).

Ora, já vimos que são extremamente graves os impactos no meio físico e no meio biótico que o projeto de perenização da navegação dos rios das Mortes, Araguaia e Tocantins acarretará. Vimos acima os cenários prováveis que o próprio estudo nos fornece. Cabe-nos, com base no quadro nº 83 – “Impactos Sobre o Meio Antrópico” – (Ibid., p.86), indagar por que fazer o empreendimento, quando se considera (numa escala produzida pelos próprios estudiosos de 1 a 4 – Baixa/Pouca (1); Média/Moderada (2); Alta (3) e Muito Alta) que:

1. a melhoria da qualidade de vida das comunidades é considerada como de relevância moderada e sem nenhuma medida mitigadora. Ou melhor, quando se a considera, como no caso do item “Incremento Populacional”, é para reconhecer que a “mitigabilidade” é “Pouca”.
2. a estrutura agrária apresentará “alteração no valor da terra” e “concentração fundiária”, ambas consideradas como de relevância alta sem que nenhuma medida de mitigadora tenha sido apresentada para o primeiro desses itens e “Pouca” para o segundo e, ainda, a “geração de empregos” seja considerada pelo documento como de relevância moderada e nenhuma medida, no caso, maximizadora é apresentada nesse sentido;
3. o/a “desmatamento-irrigação” é tido/a como “certo/a”, mas de “mitigabilidade” “pouca”, embora considerados de “alta relevância”.

Insistimos na reflexão: por que recursos públicos, nacionais e internacionais, devem ser aplicados num projeto que, claramente, visa beneficiar tão poucos e, como vimos e o próprio estudo o comprova, acarretará tantas alterações significativas, muitas irreversíveis, sobre uma região de tamanha importância natural, cultural e paisagística?

Algumas sugestões e preocupações

Cabe indicar algumas sugestões para que os efeitos de uma melhoria no sistema viário da região, desejado por todos indiscriminadamente, sejam maximizados. Basta que ampliemos aquilo que o projeto apresenta como “impactos positivos mais significantes”, e não se reduzam simplesmente “à intensificação das atividades produtivas, melhoria das condições de escoamento da produção agrícola e a incorporação de novas áreas ao processo de produção” (UNIVERSIDADE..., 1999, p.89).

O momento que vivemos hoje é, com certeza, altamente favorável para que novas perspectivas e novos valores sejam incorporados à sociedade que queremos construir. A própria inserção do Brasil na comunidade internacional, do que o projeto de perenização da navegação desse rios é parte, não pode continuar se dando nas mesmas bases com que veio se dando até aqui, onde devastação ambiental e desigualdade social estiveram subjacentes à nossa competitividade. A gritante desigualdade de distribuição de renda é uma dessas dívidas históricas que precisamos sanar. Dispomos, ainda, de um patrimônio de sociobiodiversidade que, com certeza, poucos países no mundo dispõem.

É possível, sim, estabelecermos medidas maximizadoras dos beneficiários e, assim, dos benefícios de um projeto que visa melhorar a malha viária dessa

região. Entre essas, sem dúvida, se incluiria o estabelecimento de um teto máximo de tamanho de propriedade que possa receber recursos públicos.

Devemos considerar, ainda, que a propriedade familiar vem sendo, em todo o mundo, a referência para um modelo de desenvolvimento onde justiça social, aperfeiçoamento tecnológico e sustentabilidade não se excluam.¹⁷ Considere-se, por exemplo, que toda monocultura tende a simplificar os agroecossistemas e, assim, a torná-los extremamente dependentes de insumos energéticos externos. Além disso, é importante considerar que os geossistemas tendem a ser extremamente diferenciados, mesmo numa escala grande, onde distinções sutis de solos ou de pequenos desníveis de topografia, se colocam como extremamente relevantes e perceptíveis, quanto mais os sistemas agrícolas se aproximam de uma jardinagem, para usar uma expressão mais comum. Enfim, quanto mais a percepção humana seja a fonte cotidiana do conhecimento e desenvolvimento das práticas agrícolas maior será a compreensão dessas sutilezas da natureza e, assim, maior a possibilidade de mitigar danos ambientais e maximizar seu aproveitamento ambiental.

Para a região considerada, o teto máximo de 500 hectares deveria servir para o início dos debates. Para além desse número os financiamentos deveriam ser buscados nos bancos privados ou se recomendar aos que têm muitas terras que financiem-se a si próprios através da venda de parte desse patrimônio. Afinal, um banco público deve, sempre, visar mais do que um simples retorno financeiro dos seus financiamentos.

O recente debate no Congresso Nacional está a indicar que a melhor maneira para se debater o salário mínimo é, exatamente, estabelecer critérios para o salário máximo. Se isso é válido para um bem que é elástico, como a renda, por que não considerar como parâmetro para um bem finito, como a terra?

Sobre um Fundo de Desenvolvimento Para Uma Sociedade Sustentável nas Bacias dos Rios Araguaia e Tocantins

Nos estudos e pesquisas de campo que pudemos fazer constatamos que a melhoria da malha viária da região é, com certeza, um pleito comum a todos os protagonistas envolvidos, desde as comunidades indígenas, os produtores familiares, os fazendeiros, os retireiros, colonos e vaqueiros da região. Percebemos que alguns setores, ligados aos interesses específicos na perenização da navegação nos rios implicados, tentam estabelecer uma equação maniqueísta entre dois lados em oposição antagônica: de um lado haveriam os que estão do lado do progresso - os que estão a favor da hidrovia - e, de outro lado, estariam os que defendem o atraso da região - que se colocam contra a hidrovia.

Na verdade, já o vimos, a hidrovia sempre existiu e sempre foi objeto de amplo uso por parte das populações que, “de primeiro”, habitam a região. Não se trata, portanto, de se fazer uma hidrovia. O que se quer, com o projeto em apreço, é a sua perenização, e nisso consiste todo o problema quanto ao seu impacto ambiental e sobre os outros usos que precisam não só ser consagrados, como também maximizados. Assim, é preciso ser preciso quando se diz que navegar é preciso. Afinal, o poeta que assim o disse, Fernando Pessoa, com seus versos estava nos concitando a refletir que navegar pode ser preciso, no sentido de que é exato, e que o viver não é preciso, posto que a vida, sempre, permite múltiplas opções e não uma única, exata. Não deixa de ser uma agressão ao poeta invocar os seus versos, como o fazem os defensores da obra, exatamente para dizer o contrário do que ele nos havia sugerido.

Trata-se, na verdade, de uma estratégia discursiva onde esses setores tentam se apropriar da idéia de que são eles os únicos portadores do progresso e que esse progresso se faz através da hidrovia. É como se todos os bons estivessem a favor da hidrovia e todos os maus contra. Ora, não se sustenta a idéia de que o desenvolvimento tenha uma única via, nem tampouco que se faça, necessariamente, através de uma hidrovia. Em todos os sentidos que se queira considerar um sistema viário, o nome já o diz, ele é uma via, um caminho, enfim, ele é um meio que, como tal, deve ter princípio e fim ou, para ser mais objetivo, deve ter princípios e fins. Se se quiser maior clareza, ainda, deve-se sempre precisar quais são os fins que queremos para nossas vidas.

Ora, como todos os protagonistas se dizem favoráveis ao desenvolvimento deveria haver, entre eles, um acordo prévio pela criação de um *Fundo Para o Desenvolvimento de Uma Sociedade Sustentável nas Bacias dos Rios Araguaia e Tocantins*, cujos primeiros recursos seriam exatamente os R\$ 222.000.000,00 (duzentos e vinte e dois milhões de reais) já previstos pelo Programa “Brasil em Ação” para a (perenização) da navegação da Hidrovia Tocantins-Araguaia (UNIVERSIDADE..., 1999, p.7).

Com a aprovação deste Fundo, com certeza, o debate seria sobre o que verdadeiramente interessa, isto é, sobre o desenvolvimento de uma sociedade sustentável na região. Deste modo, a hidrovia perderia o caráter de estar servindo como uma verdadeira chantagem sobre a população, como se aquele que eventualmente tivesse uma outra perspectiva para o desenvolvimento regional fosse contra o progresso e, assim, desqualificado como interlocutor. Assim, é preciso superar essa verdadeira armadilha discursiva que associa hidrovia a progresso reduzindo, deste modo, o desenvolvimento a uma única perspectiva. Sabemos como essa estratégia discursiva tem sido tão eficaz quanto problemática, e a própria região já vem experimentando, há quatro décadas, os efeitos desse progresso e desse desenvolvimento, com resultados pífios, pelo menos para a

maior parte da população. O debate não é, aqui no Araguaia-Tocantins, nem abstrato, nem teórico. Ele tem marcas fortes de sangue, suor e lágrimas no chão.

Gestão ambiental e cidadania - sobre a gestão do Fundo e o Comitê de Bacia

Toda a questão passa a ser, portanto, quem são os protagonistas que deverão ser os responsáveis pela gestão desse Fundo, constituindo seu Conselho Deliberativo. Recomendamos que se leve em consideração o papel preponderante que a prévia organização comunitária tem para o sucesso desses empreendimentos,¹⁸ o que implica um peso relativo maior de entidades com essas experiências. Com certeza, maior seria o retorno tanto social como ambiental dos recursos públicos aplicados.

A questão da gestão desse Fundo, ou mesmo do Comitê de Bacia, que o próprio documento dos estudiosos da Universidade Federal do Pará nos lembra, deve ser muito criteriosamente estabelecido garantindo-se não só a proporcionalidade dos diferentes segmentos da sociedade, de tal modo que aqueles que são numericamente majoritários também o sejam na composição do Comitê como, também, se garanta o princípio de que quem executa não fiscaliza e quem fiscaliza não executa.

Permanece, todavia, a preocupação de como podemos garantir que haja verdadeiramente o fortalecimento institucional, sobretudo dos órgãos ambientais e daqueles que se destinam à qualidade de vida da população, na medida que a "capacidade executiva do Estado" foi considerada, pelo próprio documento, como algo que teve que ser descartado! Registre-se, assim, a preocupação e, mais do que isso, redobrem-se os cuidados para que mais esse RIMA não passe, simplesmente, de um procedimento meramente formal para se obter a Licença Prévia, na verdade, um aval para financiamentos que mais sirvam aos que se interessam pela privatização não só dos serviços públicos, mas, principalmente, dos recursos públicos.

Recebido para publicação em 14 de março de 2000

Notas

* Frase comumente atribuída a Fernando Pessoa. Entretanto, o próprio poeta explicou o uso que dela fazia nos seguintes termos: "Navegadores antigos tinham uma frase gloriosa: 'Navegar é preciso; viver não é preciso'. Quero para mim o espírito desta frase, transformada a forma para acasar com o que eu sou: Viver não é necessário; o que é necessário é criar." (PESSOA, Fernando. *Ficções do interlúdio/2*: Odes de Ricardo Reis/3: Para além do outro Oceano de Coelho Pacheco/Fernando Pessoa. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1982.

(Coleção poiesis). Nota do editor, que agradece a gentileza do amigo Júlio César de Souza, conhecedor da obra e vida de Fernando Pessoa.

¹ A AGB é uma entidade de caráter científico-cultural fundada em 1934. Desde essa época tornou-se importante para o desenvolvimento científico da Geografia. Entre as ações abrigadas e estimuladas pela AGB encontra-se a de oferecer análises cientificamente fundadas sobre questões em que, como geógrafo(a), podemos contribuir para que a sociedade possa decidir sobre seus destinos apropriando-se criticamente do conhecimento técnico-científico.

² Só os ignorantes ainda presos aos velhos paradigmas continuam a achar que essas populações são ignorantes. A dívida da humanidade para com essas populações começa, com o ambientalismo, a ser paga. Precisamos explicitar como.

³ Registre-se que os 15 anos mais quentes dos últimos 100 anos ocorreram de 1980 a 1999, isto é, nos últimos 20 anos.

⁴ Em recente reunião científica realizada no município do Crato, no Ceará, durante o Encontro Regional de Geografia do Nordeste, o engenheiro representante do CREA-CE, que há mais de 10 anos trabalha numa empresa de consultoria, declarou que, dos 57 (cinquenta e sete) EIA-RIMAs de que participara como responsável pela equipe técnica, em somente 3 (três) dos casos o empreendedor se dispôs a debater com a equipe interdisciplinar independente as suas conclusões e recomendações. Alertou, ainda, para o fato de que habitualmente a elaboração de EIA-RIMAs se destina a, simplesmente, cumprir uma formalidade legal para obter o Licenciamento. Recomenda-se, portanto, que todo o rigor deve se dar nessa parte de Licenciamento Prévio, na medida que ele significa um verdadeiro aval para liberação de créditos para os empreendimentos. Torna-se, na prática, o melhor avalista de qualquer projeto.

⁵ Referem-se ao Porto de Ponta da Madeira, em São Luís – MA.

⁶ O Cerrado só muito recentemente vem merecendo atenção estando, inclusive, no Congresso Nacional um projeto pelo seu reconhecimento, também, como Patrimônio Nacional.

⁷ Não há, por exemplo, nenhuma análise crítica da malha viária já implantada na região, inclusive, sequer se tenta aproveitar o sacrifício já feito. Voltaremos a essa importante questão a seguir. Relembremos que a região já foi proibida, em 1732, até mesmo de desenvolver a agricultura para que os braços pudessem se dedicar, exclusivamente, à mineração e, ainda, em nome do progresso, sempre visto pelo ângulo dos ‘de fora’, sacrificou seu sistema hidroviário à malha rodoviária, nos recentes anos 70 e 80.

⁸ Esperamos que não se dê hoje a mesma resposta atribuída ao Lorde J.M. Keynes, nos anos 30, quando, indagado como seria o futuro, teria dito, simplesmente, que “no futuro estaremos todos mortos”.

⁹ Assim, aquilo que a geografia perde de prestígio no meio científico por suas resistências às generalizações teóricas, ela ganha de relevância para a vida, que sempre é mais rica do que qualquer teoria.

¹⁰ Comparações essas que, como sempre, devem ser feitas concretamente, como uma análise dos geossistemas exige.

¹¹ Aqui se revelam todas as limitações das nossas formações acadêmicas, com seu cartesianismo. A problemática ambiental, nesse sentido, obriga a um conhecimento mais complexo, multidisciplinar.

¹² O albedo, sabe-se, é a razão entre a quantidade de luz incidente numa superfície ou num corpo e a quantidade de radiação solar (radiação eletromagnética) refletida por esse mesmo corpo ou superfície. Quando a umidade do solo é alta o valor indicativo do albedo diminui. Ao tornar o solo mais seco, ou alterando sua cobertura vegetal, a radiação refletida aumenta e, conseqüentemente, eleva o valor do albedo da área. É sabido que em áreas tropicais a elevação do albedo tem conseqüências significativas na variação dos microclimas e mesoclimas, devido à ação inibidora no processo de formação de chuvas.

¹³ Veja-se, por exemplo, os tópicos em que os autores do RIMA em apreço dividem essa parte do estudo: 1- Caracterização da População; 2- Migração; 3- Indicadores Sociais (Pobreza); 4- Comunicações; 5- Cultura e Lazer; 6- Educação; 7- Alimentação; 8- Turismo; 9- Segurança Pública; 10- Habitação; 11- Associativismo e Participação Político-Social; 12- Uso do Solo; 13- Atividades Econômicas; 14- Arqueologia e 15- Comunidades Indígenas.

¹⁴ Cf. os primorosos estudos de Leal (1949); Franco (1974) e Cândido (1972).

¹⁵ Esta não foi a única vez em que o documento contratado pela AHITAR tenta associar os que lutam pela terra com a degradação ambiental, numa estratégia discursiva que tenta diluir as responsabilidades nos famosos discursos de que todos são responsáveis, ou confundindo situações, como a que segue: "Especialmente na região sudeste do Pará foi observado um incremento das atividades de desapropriação de terras para a reforma agrária, constatando-se nessas áreas a degradação ambiental através da adoção de práticas inadequadas como a utilização de queimadas para a limpeza de pastagens, desmatamentos intensos e da caça predatória para subsistência das famílias de colonos assentados" (UNIVERSIDADE..., 1999). Destaque-se (1) que na Amazônia, em particular, estamos, quase sempre diante de *projetos de colonização e não de reforma agrária*, posto que esta deveria levar em consideração os conhecimentos que os envolvidos têm das regiões em que a desapropriação esteja se dando. Muitos gaúchos, por exemplo, mesmo com farta experiência agrícola, se viram em maus lençóis na região que, mesmo sendo de matas, não correspondiam às dinâmicas ambientais que sabiam manejar no sul do Brasil, de onde foram expulsos e; (2) falar de "caça predatória para a subsistência das famílias" chega a ser uma contradição nos termos, posto que a caça tende a ser predatória quando se faz para fins não de subsistência, ou quando estamos diante de um superpovoamento de uma determinada área, que, se assim é, não deveria estar sendo objeto de desapropriação para fins de reforma agrária. Ao se falar de caça predatória para subsistência pode-se vir a correr o risco de incluímos os diversos tipos de predação entre os próprios animais, posto que esses caçam, sempre, para a sua subsistência.

¹⁶ Aqui, mais uma vez, seria interessante a presença de um especialista em lingüística, posto que os autores do RIMA, depois de destacar todos esses "impactos positivos", emendam com um "entretanto", isto é, nada menos do que com uma conjunção adversativa que, por ser adversativa, já diz tudo, "deverão ocorrer em equilíbrio e dentro do conceito de auto-sustentabilidade ambiental".

¹⁷ Cf. os trabalhos de Abramovay (1992) e Mazzeto (1999).

¹⁸ É nessa direção que aponta a avaliação já realizada pela Organização das Nações Unidas, pela FAO mais especificamente, das experiências de assentamentos rurais no Brasil.

GONÇALVES, Carlos Walter Porto. "Navegar é preciso; viver não é preciso": estudio sobre el proyecto de mantenimiento de la Hidrovia de los ríos das Mortes, Araguaia y Tocantins. *Terra Livre*, São Paulo, n.15, p.167-213, 2000.

Resumen: El presente documento es el resultado de la apreciación crítica del proyecto del mantenimiento de una hidrovia en las cuencas de los ríos de las Mortes, Araguaia y Tocantins, conocido como proyecto de la Hidrovia Araguaia-Tocantins. Se trata de uno de los emprendimientos del Plan Plurianual de Inversiones, llevado a cabo por el gobierno federal y también denominado como "Brasil en acción". El trabajo se hizo partiendo del análisis del Estudio de Impacto Ambiental y del Informe del Impacto sobre el Medio Ambiente realizados por una fundación vinculada a la Universidade Federal do Para. El debate en torno al Proyecto de la Hidrovia de Araguaia-Tocantins se inscribe en los complejos procesos de redefinición del lugar que las diferentes regiones y sus respectivos pueblos buscan ocupar en un mundo cada vez mas internacionalizado. Encontramos aquí, desde empresarios del agrobusiness, pasando por empresarios tradicionales, latifundiaros de diferentes tipos, pequenos y medianos productores familiares, habitantes de las riberas, poblaciones indígenas diferentes entre sí, productores familiares, pescadores,..., todos deben mantener el dialogo en torno a la problematica ambiental. Todos estan condicionados por esta compleja red nacional-internacional, y, al mismo tiempo, estan mas o menos enraizados territorialmente en la región de Araguaia-Tocantins. Todos son, al mismo tiempo, locales, regionales, nacionales e internacionales. Este estudio concluye oponindose al proyecto de mantenimiento de la hidrovia. Sin embargo el mismo presenta propuestas concretas de alternativas viables para el desarrollo de una sociedad sustentable para la región considerada.

Palabras-clave: Hidrovia Araguaia-Tocantins, mundo-lugar-nación, espacio, ciencia, responsabilidad social.

GONÇALVES, Carlos Walter Porto. "Navegar é preciso; viver não é preciso": a study about the Project to Build a Permanent Waterway in the Rivers das Mortes, Araguaia and Tocantins. *Terra Livre*, São Paulo, 15:167-213, 2000.

Abstract: The present paper results from an appreciation of the project to build a permanent waterway in the drainage basins of the rivers das Mortes, Araguaia and Tocantins, known as the Araguaia-Tocantins Waterway Project. It is part of the federal government Pluriannual Investment Plan, also known as "Brazil in action". The study was based on the "Environmental Impact Study" and on the "Report on Impact on the Environment", which were carried out by a foundation linked to the Federal University of the State of Pará. The debate concerning the *Araguaia-Tocantins* Project is part of the complex processes of redefinition of the position that the different regions and their respective peoples seek to occupy in an increasingly internationalized world. In this particular case we have a variety of interests, ranging from those of agribusiness to those of traditional entrepreneurs, big landowners of different kinds, small and medium-sized farmers, riverains, different native populations, peasants, fishermen,..., all of them involving the discussion, by these people, of environmental problems. All of them are somehow conditioned by this complex national-international network and, at the same time, more or less rooted, territorialized in the Araguaia-Tocantins region. They are all, at the same time, local, regional, national and international. This paper points to an opposite conclusion in relation to the project to build a permanent waterway presenting, on the other hand, solid proposals of viable alternatives for the development of a sustainable society for the comprised region.

Key words: Araguaia-Tocantins Waterway; world-place-nation; space; science; social responsibility.

Bibliografia

- ABRAMOVAY, R. *Paradigmas do capitalismo agrário em questão*. São Paulo: Hucitec; Rio de Janeiro: ANPOCS; Campinas: Editora da Unicamp, 1992.
- AB' SABER, Aziz. Um conceito de geomorfologia a serviço de pesquisas sobre o Quaternário. *Geomorfologia*, São Paulo, n.18, 1969.
- _____. Geografia e planejamento. *Revista de História*, São Paulo, v.39, ano 20, 1969.
- _____. Províncias geológicas e domínios morfoclimáticos no Brasil, *Geomorfologia*, São Paulo, n.20, 1970.
- _____. O Pantanal Matogrossense e a teoria dos refúgios. *Revista Brasileira de Geografia*, Rio de Janeiro, n.50, t.2, p.9-57, 1988. (Número especial).
- AZEVEDO, L.G. *Levantamento do conhecimento técnico-científico disponível para o planejamento e gestão ambiental, especialmente da Amazônia, Cerrado e Pantanal*. Vegetação Terrestre do Cerrado. Brasília: Ibama, 1992.
- CÂNDIDO, A. *Os parceiros do Rio Bonito*. São Paulo: Brasiliense, São Paulo, 1972.
- CHOW, V. T. *Channel hydraulics*. New York: Mc-Graw Hill, 1959.
- COUTO MAGALHÃES, J. V. *Viagem ao Araguaia*. 3.ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1934. (Biblioteca Pedagógica Brasileira, Série V, Brasileira, vol. XXVIII).

- FRANCO, M. S. de C. *Homens livres na ordem escravocrata*. 2.ed. São Paulo: Ática, 1974.
- GONÇALVES, C. W. P. As Minas e os Gerais: ensaio sobre desenvolvimento e sustentabilidade nos Cerrados. In: SIMPÓSIO DE GEOGRAFIA FÍSICA APLICADA, 7, 1997, Curitiba. *Anais...* Curitiba: Entidade organizadora (AGB?), 1997.
- _____. *Geografando: nos varadouros do mundo – da territorialidade seringalista à territorialidade seringueira*. Rio de Janeiro: Departamento de Geografia da Universidade Federal do Rio de Janeiro, 1998. (Tese de doutorado).
- _____. O sistema urbano-viário da Amazônia: uma abordagem ambiental. Ibama, Brasília, 1992. Mimeo.
- _____. *Os (des)caminhos do meio ambiente*. São Paulo: Contexto, 1989.
- _____. Amazônia: ecologia, democracia e soberania. *Geosul*, Florianópolis, 1990.
- HERINGER, F. e MACHADO, L. Z. *Levantamento do conhecimento técnico-científico disponível para o planejamento e gestão ambiental, especialmente da Amazônia, Cerrado e Pantanal*. Povos Indígenas. Brasília: Ibama, 1992.
- LEAL, V. N. *Coronelismo, enxada e voto*. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1949.
- MAZZETO, C. E. *Cerrado e sustentabilidade no norte de Minas Gerais*. Belo Horizonte: Departamento de Geografia da Universidade Federal de Minas Gerais, 1999. (Dissertação de mestrado).
- MOREIRA, J. V. D. *Avaliação de impactos ambientais*. Rio de Janeiro: FEEMA, 1985. (Seminário Técnico).
- PONCE, V. M. *Impactos hidrológicos e ambientais da hidrovia Paraná-Paraguai no Pantanal Matogrossense: um estudo de referência*. San Diego, Califórnia, 1995. Mimeo.
- RIBEIRO, J. F. (Coord.). *Cerrado – Matas Galerias*. Planaltina: EMBRAPA, 1998.
- RIZZINI, C. T. *Tratado de fitogeografia do Brasil*. São Paulo: Hucitec, 1976.
- SAWYER, D. R. *Levantamento do conhecimento técnico-científico disponível para o planejamento e gestão ambiental, especialmente da Amazônia, Cerrado e Pantanal*. Dinâmica Espacial da População. Brasília: Ibama, 1992.
- SIOLI, H. Conservação e proteção da fauna e flora. Reunião sobre ecologia e proteção das águas continentais, São Paulo, 1981.
- TRICART, J. Pantanal: un ejemplo del impacto de la geomorfología sobre el medio ambiente. *Geografía*, v.7, n.13-14, p. 37-50.
- VILAS BOAS, M. *Levantamento do conhecimento técnico-científico disponível para o planejamento e gestão ambiental, especialmente da Amazônia, Cerrado e*

Pantanal. Impactos Ambientais de Concentrações Humanas. Brasília: Ibama, 1992.

Documentos consultados

UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ. Fundação de Amparo e Desenvolvimento da Pesquisa. *EIA/RIMA da Hidrovia Tocantins-Araguaia*. Belém, 1999.

“Impactos do Projeto da Hidrovia Paraná-Paraguai – Uma Avaliação Preliminar. CEBRAC – ICV – WWF, Brasília, 1995.

“Nas Águas do Araguaia”. Associação Terra Viva de Agricultura Alternativa et al. São Félix do Araguaia – MT, 1998.

“Hidrovia Araguaia-Tocantins em Questão”. Grupo Pró Hidrovias Navegar é Preciso, Cuiabá – MT, 1999.

“Seminário Hidrovia Araguaia-Tocantins”. Ata, UNEMAT, Luciara – MT, 2000.

Periódicos consultados

DIÁRIO DE CUIABÁ. Cuiabá - MT.

JORNAL ALVORADA. São Félix do Araguaia: Prelazia de São Félix do Araguaia – MT.

JORNAL DO ARAGUAIA. Brasília: Associação dos Empreendedores do Médio Araguaia.

JORNAL DA NAVEGAÇÃO. Brasília: Associação dos Empreendedores do Médio Araguaia.

JORNAL DO MÉDIO ARAGUAIA. Brasília: Associação dos Empreendedores do Médio Araguaia.