

HIDROVIA TOCANTINS ARAGUAIA



PERGUNTAS E RESPOSTAS

1. Qual o traçado da hidrovia Tocantins-Araguaia?

A hidrovia envolve dois rios principais que, apesar de estarem situados na mesma bacia hidrográfica, banham diferentes Estados da União. Assim o rio Tocantins abrange os Estados do Maranhão e Tocantins; o rio Araguaia, por sua vez, percorre Mato Grosso, Goiás, Pará e Tocantins. O rio das Mortes, um dos principais afluentes do rio Araguaia, banha apenas o Estado de Mato Grosso.

No projeto da Hidrovia dos rios Tocantins, Araguaia e das Mortes envolve os seguintes segmentos de cada um dos cursos d'água:

- Rio Tocantins, trecho: Miracema do Tocantins (TO) / Estreito (MA), extensão de 420 km;
- Rio Araguaia, trecho: Aruanã (GO) / Xambioá (TO), extensão de 1.230 km;
- Rio das Mortes, trecho: Nova Xavantina (MT) / foz com o rio Araguaia, extensão 552 km.

2. De que forma a hidrovia beneficiará as regiões produtoras?

Apresentando alternativas viáveis de escoamento das safras, para os portos do Sul do País, que estão congestionados, além de possuírem as mais onerosas tarifas, entre as maiores do mundo. Considere-se, em agravo, a distância menor a percorrer da carga desde o porto de Santos em São Paulo ou de Itaqui no Maranhão até aos consumidores finais do Hemisfério Norte.

Some-se ainda o fato de que a produção do Centro-Oeste percorre praticamente as mesmas distâncias para atingir os portos ao Norte ou ao Sul, e considere-se também o congestionamento das rodovias que dão acesso aos portos do Sul/Sudeste, na época de safra.

Diante disso, começa a tomar-se evidente que existe algo de novo na atual matriz de origem/destino das cargas de grãos do País. Presencia-se a alteração dessa matriz, através de sua gradual inversão, antes Norte/Sul, hoje Sul/Norte.

À medida que a produção do Centro-Oeste cresce e os vetores de expansão agrícola se desenvolvem, tal constatação evidencia-se,

seja qual modo de transporte se analise; por isso mesmo, acena não apenas para a importância das hidrovias, no cenário brasileiro atual, uma vez que a rede hidrográfica das regiões produtoras em expansão possui sentido natural Sul/Norte, mas também para a importância do transporte multimodal, que virá integrar as novas regiões produtoras. Com isso, a região Centro-Norte terá impulsionado o seu desenvolvimento, que promoverá o regate social, a empregabilidade e a integração econômica da região ao resto do País.

3. Em que medida os índios serão afetados pela hidrovía? Quais as medidas mitigadoras/compensatórias que estão previstas no EIA-RIMA ou em estudo para essas comunidades?

A possibilidade de agravamento das condições de vida dos indígenas está muito mais dependente das condições ambientais da bacia, como um todo, do que da implantação da hidrovía.

A hidrovía, assim como qualquer empreendimento de integração e desenvolvimento da região Centro-Norte, poderá causar transtornos às populações indígenas. Não pela ação direta do uso da hidrovía, pois o movimento de embarcações que se deslocam a pouco mais de 10 km/h não deve provocar problemas, mas sim pelo desenvolvimento da região alavancada pelo empreendimento.

Os estudos contemplam, dentro das ações mitigadoras ou compensatórias, diversas ações relativas às comunidades indígenas. Essas ações propõem, em primeira instância, a criação de dois grupos de trabalho, um de caráter interinstitucional, outro de caráter executivo, para tratamento da questão indígena visando à não dispersão dessas ações.

Todo esse programa necessita ser adequadamente legitimado, discutido e considerado pelos interlocutores formais e os credenciados pelas comunidades indígenas atingidas.

4. Quais as soluções propostas para as comunidades

Não consideramos que as comunidades indígenas terão sua rotina alterada diretamente pela hidrovia. A movimentação criada pelas embarcações de transporte, que se deslocam a baixas velocidades.

Entretanto, entendemos que as pressões criadas pelo desenvolvimento da região, que seria alavancado pelo corredor multimodal, poderão provocar alterações em suas rotinas e se constituírem em ameaça a essas comunidades.

Portanto, várias ações em relação às comunidades indígenas estão sendo propostas. Já foram realizadas reuniões com todas as comunidades indígenas, dentro da área de influência, para informá-los sobre o empreendimento.

As mesmas comunidades serão novamente ouvidas dentro de um programa específico de comunicação. Está sendo proposta a criação de dois grupos de trabalho envolvendo Ministérios, Ibama, Funai, AHITAR, ONGs, para a elaboração e execução das medidas mitigadoras e compensatórias que visam à solução dos problemas indígenas.

Não houve qualquer adulteração no EIA/RIMA. Houve uma sistematização dos relatórios parciais de cada um dos antropólogos que desenvolveram trabalhos sobre as comunidades indígenas.

Nenhum impacto prognosticado pelos antropólogos foi excluído e nenhuma ação mitigadora ou compensatória proposta foi desconsiderada.

A Hidrovia Tocantins-Araguaia é tão importante no contexto nacional, que foi incluída no Programa Brasil em Ação e, atualmente, é um projeto estratégico do Avança Brasil, como parte de um dos principais corredores de transporte e integração do País.

Em diversos Países do mundo os três modais de transporte hidroviário, ferroviário e rodoviário convivem de forma harmônica, lado a lado, cada um deles utilizado para transporte do tipo de carga para o qual é mais adequado.

As cargas que se constituem em grandes volumes e de baixo valor agregado, a exemplo dos grãos, agregados para construção, carvão, etc. são transportados em geral através das hidrovias, em face de seu custo unitário menor.

Quando as cargas se constituem em bens de maior valor agregado, o transporte hidroviário, por seu maior tempo de percurso, torna-se menos competitivo se comparado com os outros modais.

Portanto, existem cargas **adequadas** para cada modal de transporte, de forma que eles são complementares, não concorrentes.

8. O projeto da hidrovia não se sobrepõe ao da Ferrovia Norte-Sul?

Os dois modais são complementares, tendo a hidrovia uma vocação natural para cargas de longo curso, voltadas para exportação, por exemplo, ao passo que a Ferrovia Norte-Sul apresenta-se como opção para o transporte interno, movimentando cargas de maior valor agregado e podendo, em determinados roteiros, competir com o transporte rodoviário. A conexão entre esses diversos modais é que propiciará ao País não apenas o baixo custo do frete, mas também a confiabilidade necessária para atender à demanda da região Centro-Norte.

9. O que dizer das denúncias de falsificação e falta de qualidade desses estudos?

Apesar de haver uma consciência da qualidade e da seriedade dos estudos, em atenção às críticas e com a finalidade de corroborar publicamente essa consciência, a AHITAR submeteu o estudo à avaliação por parte de um grupo de sete professores da Universidade de São Paulo, com vasto conhecimento em meio ambiente, e as conclusões desse grupo apresentadas em seu relatório, nas suas palavras, são as seguintes: "No entender da equipe multidisciplinar selecionada pelo CEF/FSP/USP para apreciação do EIA/RIMA da Hidrovia Tocantins-Araguaia, esse documento apresenta partes que demandam complementação, mas ainda assim, constitui um documento adequado para ser usado nos processos de discussão e negociação que visem à convergência de interesses dos atores governamentais, empresariais e comunitários no que diz respeito ao licenciamento ambiental." Quem assina é o professor Carlos Celso do Amaral e Silva, coordenador da Equipe.

10. As dragagens não vão afetar as condições naturais dos depósitos de areia e a turbidez das águas?

As dragagens, cujas campanhas não devem se estender por um período total superior a 2,5 meses por ano, deverão ocorrer de 7 a 10 dias por ano em cada localidade, afetando, por consequência, muito pouco as condições naturais dos depósitos de areia.

Deve-se considerar, também, que os materiais típicos desses depósitos são mais grosseiros, constituindo-se quase que totalmente de areia, praticamente sem material fino que, se dragado, poderia vir a modificar a turbidez das águas.

Para se ter uma idéia, no Rio Tocantins, com a regularização da vazão devido a UHE de Serra da Mesa, não será necessária nenhuma intervenção relativa a dragagens e derrocamentos.

No Rio das Mortes, estão previstos serviços de dragagens em apenas quatro pontos.

Já no Rio Araguaia, em função do modelo unidimensional de definição da linha d'água, foram reduzidos 60% dos volumes de dragagens e derrocamentos inicialmente previstos nos estudos básicos.

11. Os derrocamentos não vão alterar o fluxo das águas?

Os derrocamentos serão efetivados em uma única intervenção, em pedrais ou travessões, pois não necessitam de manutenção. Os derrocamentos serão realizados com marteletes hidráulicos e, eventualmente, onde as rochas apresentarem alta dureza, serão utilizados explosivos.

12. As intervenções vão provocar morte dos peixes?

Para as ações de dragagem não são esperadas conseqüências maiores do que mudança na qualidade da água, pelo aumento de turbidez, temporário e localizado, e um afastamento dos peixes e dos animais durante os serviços de dragagem, que se realizam localmente em poucos dias. Essas conseqüências devem cessar logo após o término dos serviços.

Concorre para essa expectativa o regime hidrológico do rio, que impõe a necessidade de o conjunto das obras ser feito num prazo curto, nunca ultrapassando 2,5 meses no total, exigindo intervenções locais com poucos dias de duração, diminuindo assim a duração e a intensidade dos impactos que poderiam advir dessas ações.

13. As intervenções vão provocar seca em áreas naturalmente inundáveis e desaparecimento de praias?

Tanto no Araguaia quanto no Rio das Mortes está previsto somente um reposicionamento dos depósitos de areia para liberar o canal de navegação. As praias não serão alteradas, porque estas ocorrem nos locais de menor velocidade das águas.

Inclusive, deve ser considerado que as intervenções previstas se darão em apenas 35 m, num rio que tem 600 m de largura em média.

A velocidade das águas é maior nos locais próximos aos canais principais de escoamento, que coincidem com o canal de navegação por apresentar profundidades maiores.

14. A hidrovia não vai comprometer o turismo, uma grande vocação do Araguaia?

A hidrovia é um dos usos a que se presta o Araguaia, ao proporcionar o transporte de cargas por um leito que desde o princípio da História do Brasil é navegável e caminho de integração nacional; assim como o turismo, que traz recursos para o Estado e deleite para o cidadão goiano. As atividades são compatíveis e ambas dependem da manutenção da saúde do rio.

A implantação da hidrovia permitirá o transporte de cargas em comboios que navegam silenciosamente, em baixa velocidade e sem provocar grande movimentação na água, bem diferente da lanchas e *jet-skys* da temporada.

É fácil comprovar: em todos os locais do mundo onde existem hidrovias operando elas fazem parte do complexo turístico regional e estão presentes em cartões postais.

Esse estudo não foi orientado para adaptar o rio ao uso comercial. O que se fez foi procurar conhecer o rio e suas características, para que se pudesse dimensionar as embarcações que se pretende utilizar para o transporte, estas sim adaptadas às peculiaridades do leito do rio.

Mais que isso, foram determinadas restrições que se impõem para garantia da manutenção da integridade dos rios e do meio ambiente no qual estão inseridos.

15. A Hidrovia vai drenar os lagos marginais do Araguaia?

A afirmação carece de fundamento técnico. As intervenções previstas com o derrocamento de apenas 35 m num rio de 600 m de largura em média, no máximo irá provocar modificações nos níveis de montante e jusante menores que 1 cm, sendo, portanto, de pouca significância.

16. A Hidrovia vai inundar Marabá?

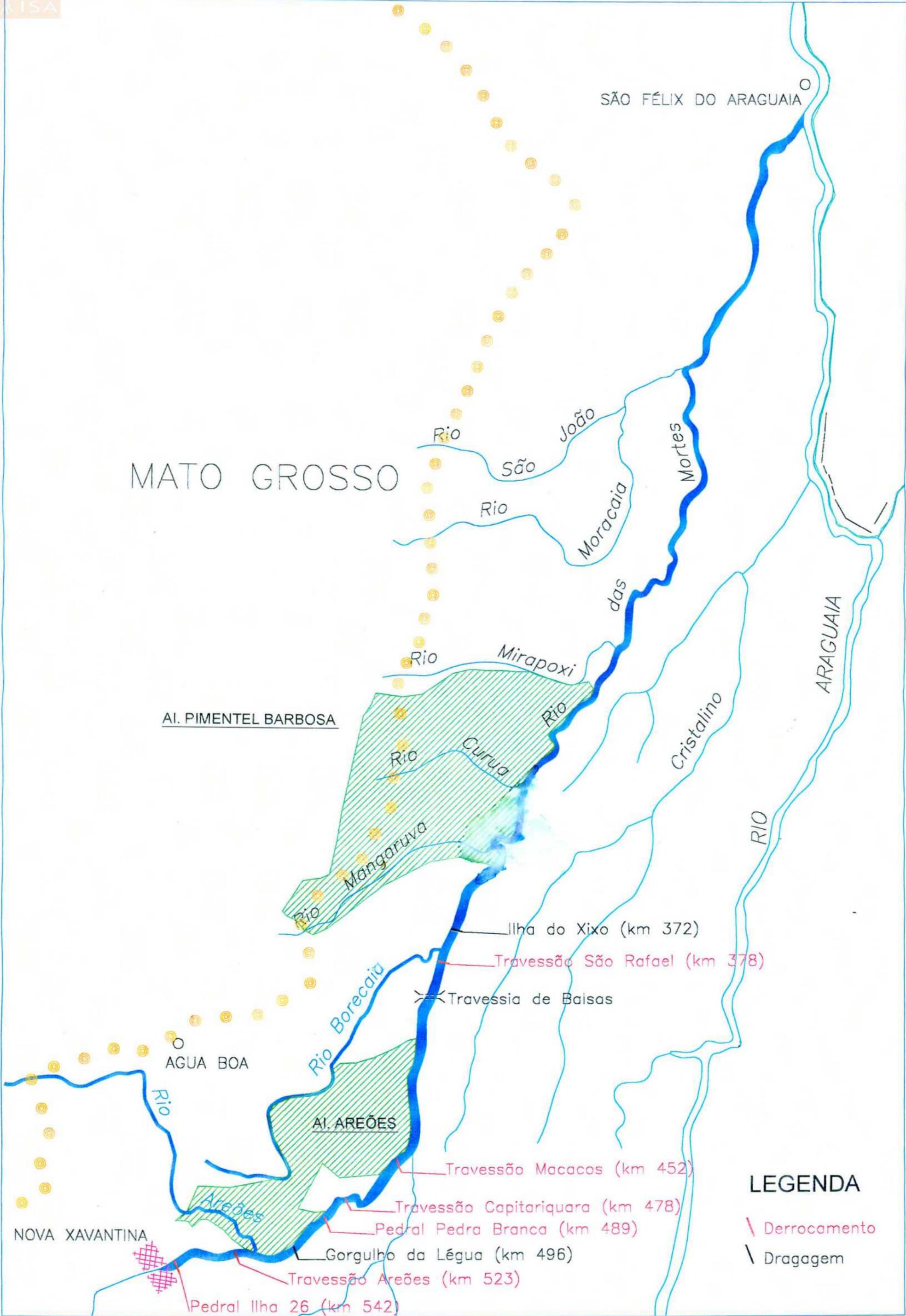
Afirmações deste tipo ou caracterizam ou desconhecimento do tema, ou um viés ideológico sobre assuntos técnicos. Não há nada na execução dos projetos que possa induzir um questionamento deste tipo.

17. Existe o risco de as intervenções desencadearem processos tectônicos na bacia?

Não existe probabilidade de que as intervenções propostas venham a modificar ou alterar o processo tectônico natural característico da bacia, dada a mínima magnitude das intervenções projetadas.

MATO GROSSO

SÃO FÉLIX DO ARAGUAIA



AI. PIMENTEL BARBOSA

AGUA BOA

NOVA XAVANTINA

AI. AREÕES

Ilha do Xixo (km 372)

Travessão São Rafael (km 378)

Travessia de Baisas

Travessão Macacos (km 452)

Travessão Capitariquara (km 478)

Pedral Pedra Branca (km 489)

Gorgulho da Légua (km 496)

Travessão Areões (km 523)

Pedral Ilha 26 (km 542)

LEGENDA

-  Derrocamento
-  Dragagem

**AHITAR - ADMINISTRAÇÃO DAS HIDROVIAS
DO TOCANTINS E ARAGUAIA**

Av. 85 nº 971 - Setor Sul - Goiânia - Go - CEP.: 74080-010
www.ahitar.gov.br / e-mail: ahitar@terra.com.br
Fone (62) 225-1744 / Fax (62) 229-2181

