

## **COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS**

### **Projeto de Lei nº 4.666, de 2001**

*Regulamenta a navegação e a realização de obras no rio Araguaia.*

**Autor:** Deputado **Aldo Arantes**

**Relator :** Deputado **Ronaldo Vasconcellos**

#### **I – Relatório**

O Projeto de Lei nº 4.666, de 2001, de autoria do ilustre Deputado **Aldo Arantes**, propõe regulamentar a navegação e a realização de obras no rio Araguaia. Nesse sentido, ele proíbe:

- a realização de obras de dragagem, derrocamento e quaisquer outras que interfiram com o leito natural do rio;
- o trânsito pelo rio de quaisquer embarcações de transporte comercial de carga a granel, em particular, de conjuntos de chatas e empurradores;
- a realização de obras de terraplanagem, dragagem, enrocamentos, diques e canais nas áreas de preservação permanente ao longo de todas as margens do rio.

O projeto estabelece que os infratores sujeitar-se-ão às penalidades previstas nas Leis nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997 (segurança do tráfego aquaviário) e 9.605, de 12 de fevereiro de 1998 (crimes ambientais).

No prazo regimental, não foram oferecidas emendas ao Projeto.

Cabe a esta Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias pronunciar-se sobre o mérito do projeto, nos termos do inciso IV do art. 32 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados.

É o Relatório.

## II – Voto do Relator

Como percebe-se claramente em sua justificativa, o Projeto de Lei nº 4.666, de 2001, de autoria do ilustre Deputado **Aldo Arantes**, tem como objetivo impedir a implementação da Hidrovia Tocantins-Araguaia, alegando como razões o impacto que esta causará ao meio ambiente e a concorrência que fará à Ferrovia Norte-Sul, também em implantação.

A Hidrovia Tocantins-Araguaia, cujo plano de desenvolvimento foi formulado em 1994 pelo Ministério dos Transportes, tem como objetivo formar um conjunto de vias navegáveis nos cursos dos rios Tocantins, Araguaia e das Mortes, voltado para o transporte de cargas e produtos oriundos do Planalto Central. Essa hidrovia permitirá a ligação do centro do Brasil com o sistema portuário de Belém e, por conexão com a Ferrovia Norte-Sul, com os portos do Maranhão. Após concluída, ela proporcionará, via redução de custos de fretes, maior competitividade aos produtos dessa região, principalmente grãos, como soja e milho, no mercado internacional.

O projeto de desenvolvimento da hidrovia é composto pelas seguintes etapas principais:

- transposição das corredeiras de Santa Isabel, no rio Araguaia, envolvendo serviços de dragagem, derrocamento, balizamento e sinalização para utilização do canal principal do rio;

- transposição da barragem de Tucuruí, no Tocantins, com a montagem de um sistema de transbordo por meio de esteiras transportadoras; as cargas serão, nesse ponto, transferidas para outras barcas ancoradas do outro lado da barragem;

- implantação - em conclusão - do canal lateral com eclusas, ao longo das corredeiras de Santa Isabel, no rio Araguaia;

- conclusão das eclusas da barragem de Tucuruí, no rio Tocantins.

O empreendimento já está, como se pode ver, em boa parte implantado, já tendo consumido vultosos recursos públicos.

A hidrovia possibilitará abrir a navegação no rio das Mortes, afluente da margem esquerda do Araguaia, desde Nova Xavantina, no Mato Grosso, até o rio Araguaia, numa extensão de cerca de 580km. No rio Araguaia, a navegação ocorrerá desde a cidade de Aruanã, em

Goiás, até Xambioá, no Tocantins, perfazendo cerca de 1.230km. No rio Tocantins, irá de Miracema do Tocantins, no Estado do Tocantins, até Porto Franco no Estado do Maranhão, num trecho de 440km. Somado ao trecho já navegável do Tocantins, que vai de Porto Franco até a sua foz, na baía de Marajó, ter-se-á uma malha navegável de mais de 3.200km.

Segundo o Ministério dos Transportes, as obras da hidrovía prevêem dragagem em 49 pontos localizados em 12 trechos dos rios das Mortes e Araguaia e derrocamentos, para desobstrução do canal navegável, em 31 pontos desses dois rios. Não estão previstas intervenções no rio Tocantins, pois o lago formado pela barragem de Serra da Mesa regularizou os níveis situados à sua jusante. Os serviços de sinalização e balizamento do rio das Mortes foram executados em 1996. As dragagens ocorrerão por períodos de, no máximo, três meses a cada ano, de forma não continuada..

Atualmente é pequeno o volume de carga transportado pela hidrovía, pois ela está funcionando experimentalmente, aproveitando o período de águas altas e médias, que vai de dezembro a maio, período que coincide, por sinal, com a safra de grãos da região. As barcas até agora vêm transportando grãos do interior para o porto de Itaqui, no Maranhão, usando numa parte do trajeto a ferrovia Norte-Sul, e voltam carregados com calcário e fertilizantes, principalmente. No corrente ano, prevê-se o transporte de 160 mil toneladas. A expectativa é de que, após concluída, por volta de 2005, a hidrovía transporte cerca de 1,5 milhão de toneladas por ano. Sua plena capacidade será de cerca de seis milhões de toneladas por ano.

O licenciamento ambiental da hidrovía está a cargo do IBAMA, por se tratar de empreendimento com área de influência abrangendo mais de um Estado. Como parte do licenciamento, foi elaborado Estudo Prévio de Impacto Ambiental do empreendimento, como manda a legislação. Esse documento foi tornado público e submetido a análise do Centro de Educação Permanente da Faculdade de Saúde Pública da Universidade de São Paulo, com equipe multidisciplinar formada por geólogos, economistas, biólogos, engenheiros e antropólogos. Essa equipe sugeriu uma série de complementações e de medidas mitigadoras, tanto em relação ao ambiente natural como à economia e infra-estrutura de transporte da região. Uma das medidas sugeridas é o desenvolvimento de alternativas de combinação dos modais de transporte, melhor integrando os modos aquaviário, ferroviário e rodoviário. Sugeriu, também, avaliar o impacto da restrição à navegação durante pelo menos um mês por ano. O grupo de especialistas, no entanto,

reconheceu que a obra é importante, tanto como via de transporte inter-regional, como pelo seu papel integrador e gerador de desenvolvimento regional.

O projeto da Hidrovia Tocantins-Araguaia vem, portanto, atendendo todas as determinações da legislação ambiental, como licenciamento ambiental, elaboração, divulgação e discussão de Estudo Prévio de Impacto Ambiental e adoção de medidas mitigadoras dos inevitáveis efeitos negativos sobre o ambiente natural. Na avaliação de sua conveniência, foram ponderados os vários fatores naturais e sócio-econômicos intervenientes. Não tem sido, portanto, um conjunto de obras executado a revelia da sociedade.

Pelas informações que obtivemos, os efeitos sobre o meio ambiente vêm sendo considerados e a integração com o modal ferroviário faz parte do projeto. Ademais, não nos parece sensato, do ponto de vista do interesse da sociedade brasileira, tomar a tão drástica medida de proibir a utilização de um imenso e valiosíssimo recurso natural que é a navegabilidade dos rios Tocantins, Araguaia e seus afluentes.

Em conclusão, não vemos sentido nas alegações do ilustre Autor para justificar a proibição de toda e qualquer obra no rio Araguaia, sob os pretextos de evitar impactos sobre o meio ambiente e de que a hidrovia irá competir com a Ferrovia Norte-Sul.

É mais sensato, ponderamos, seguir as diretrizes da Política Nacional de Meio Ambiente, que recomenda a análise cuidadosa de cada caso, considerando as múltiplas peculiaridades, realidades e carências desse imenso Brasil. Como parte de nosso trabalho legislativo nesta Comissão cabe, nesse caso, estar atentos para impedir que empreendimentos da envergadura da Hidrovia Tocantins-Araguaia sejam realizados em desobediência às leis ambientais.

Isto posto, encaminhamos nosso voto pela rejeição, quanto ao mérito, do Projeto de Lei nº 4.666, de 2001.

Sala da Comissão, em        de        de 2001.

Deputado **Ronaldo Vasconcellos**  
Relator