

## **Sociedade, portos e EIA/RIMA na Amazônia**

Por **Dilaelson R. Tapajós** em 16/01/2004  
**Fonte:** O Estado do Tapajós

O território amazônico é composto, essencialmente, por florestas e rios que abrigam espaços urbanos e rurais, nos quais ocorrem inúmeras atividades que afetam o meio ambiente. Populações urbanas e rurais, florestas, rios e projetos econômicos se misturam na Amazônia exigindo análises singulares.

A água, nas últimas décadas, tem ganhado importância de bem econômico. Na Amazônia, região de maior bacia hidrográfica do mundo, os rios serviram e servem como infra-estrutura de transportes. Cargas e passageiros são transportados em pequenas e grandes embarcações, utilizando terminais portuários especializados e as barrancas de rios para a realização das atividades de cargas/descargas embarques/desembarques.

A navegação mercante, principalmente aquela realizada para o transporte de cargas, também utiliza os rios como infra-estrutura de suporte para uma atividade econômica definida: o serviço de transporte de cargas. Não é suficiente que o rio seja navegável para as atividades de navegação mercante, é necessário também que existam terminais portuários com características bem definidas que atendam uma embarcação projetada. Há necessidade de trabalhar o rio para adequá-lo às características físicas do terminal portuário, de forma a atender adequadamente as operações de cargas e descargas.

Modernamente, os terminais portuários de cargas podem ser classificados em 4 grandes grupos: terminais para graneis líquidos, terminais para graneis sólidos, terminais para carga geral containerizada, terminais para carga geral fracionada (em franco desuso). Qualquer um desses terminais tem como objetivo principal dar celeridade ao processo de carga/descarga, visando proporcionar margens econômicas vantajosas para os produtos ali movimentados. Um terminal para graneis sólidos, como para carga/descarga de soja, exige instalações específicas para a operação de navios especializados: os graneleiros. Mais do que ser um terminal especializado, a principal marca de um terminal graneleiro é a necessidade de tornar o processo de carga/descarga totalmente mecanizado, acompanhando uma tendência mundial de mecanização/automação das atividades portuárias e de navegação.

A construção e a operação de qualquer terminal portuário vêm sempre acompanhadas de impactos (o termo impacto deve ser entendido como efeitos positivos e negativos). É importante que seja entendido que a atividade portuária é uma atividade econômica, que precisa gerar lucro para, no mínimo, manter as atividades portuárias. Por outro lado, o espaço físico no qual está inserido o terminal portuário é bem público, que para a sua utilização necessita cumprir determinadas exigências técnicas e legais, como a construção e a operação. Essas duas variáveis dão origem a dois procedimentos: (1) a elaboração de um projeto pelo empreendedor, que solicita autorizações ao poder público para implantação e operação; (2) análise do projeto por parte do poder público. Esses dois procedimentos normalmente não são convergentes, isto é, o poder público sempre exige ajustes por uma razão simples: o empreendedor elabora seu projeto sob uma ótica setorial, de forma a protegê-lo de riscos, enquanto o poder público analisa o projeto sob uma ótica mais abrangente, com uma visão multisetorial.

Diante da necessidade de analisar e avaliar um determinado projeto sob um referencial comum, tanto para o empreendedor quanto para a sociedade (via órgãos públicos), ficou estabelecido o EIA (Estudo de Impacto Ambiental) e o RIMA (Relatório de Impacto Ambiental). O EIA/RIMA, como popularmente é conhecido esse instrumento, são estudos técnicos elaborados por uma gama variada de profissionais, com o objetivo de compreender as consequências (positivas e negativas) no espaço de inserção e de abrangência do projeto. É importante ressaltar que o EIA contém as informações e dados que irão fundamentar o RIMA, que deve ser elaborado em linguagem simples e deve ser entendido não apenas por especialistas. Assim, esses

instrumentos não devem ser entendidos como verdades técnicas de ampla abrangência. A elaboração do EIA e do RIMA tem como objetivos principais permitir o conhecimento, antecipadamente, das vantagens e desvantagens do empreendimento e, possibilitar que a sociedade participe nas tomadas de decisões. De uma forma bastante pragmática, o EIA/RIMA é o instrumento que possibilita a negociação entre o empreendedor e a sociedade para o uso conseqüente dos recursos naturais.

No caso específico de portos, os impactos resultantes da implantação de um terminal portuário envolvem um ecossistema misto: a interface terra-água. A implantação do terminal tem três momentos de impactos bem definidos: durante a fase de construção, durante as operações de cargas/descargas e no momento de desmobilização do empreendimento (desativação do porto). É importante que seja entendido que o EIA/RIMA não é algo separado do projeto de um terminal portuário. O projeto, segundo os manuais de elaboração e de análise de projetos, tem como objetivo primordial a redução das incertezas, com a finalidade de garantir sucesso ao empreendimento. As técnicas, os custos e as legislações referentes à elaboração de EIA/RIMA já estão estabelecidos. Não considerar essa variável (EIA/RIMA) em fases preliminares do projeto significa não reduzir um risco, deixando que esse risco seja "detectado" apenas em uma fase que pode comprometer os resultados do empreendimento.

As considerações feitas anteriormente, puramente conceituais, pretendem ilustrar uma situação: o desenvolvimento da sociedade amazônica passa pelo aproveitamento dos recursos naturais, passa pela elaboração de projetos (incluído EIA/RIMA) como forma de eliminar incertezas e passa pela negociação dos resultados do projeto com a sociedade. Esses princípios são elementares e consolidados no meio técnico, não precisam ser levados à justiça para decidir se são fundamentais. A negociação judicial de projetos, como terminais portuários, é onerosa para o empreendedor, para a sociedade e para a própria justiça.

**Dilaelson R. Tapajós** é Eng<sup>o</sup> Civil, Especialista em Transporte Fluvial, Mestre em Eng<sup>a</sup> Oceânica, Doutor em Recursos Hídricos, Prof. do Curso de Eng<sup>a</sup> Agrícola do Instituto Luterano de Ensino Superior e Técnico do Ministério Público do Estado do Pará.