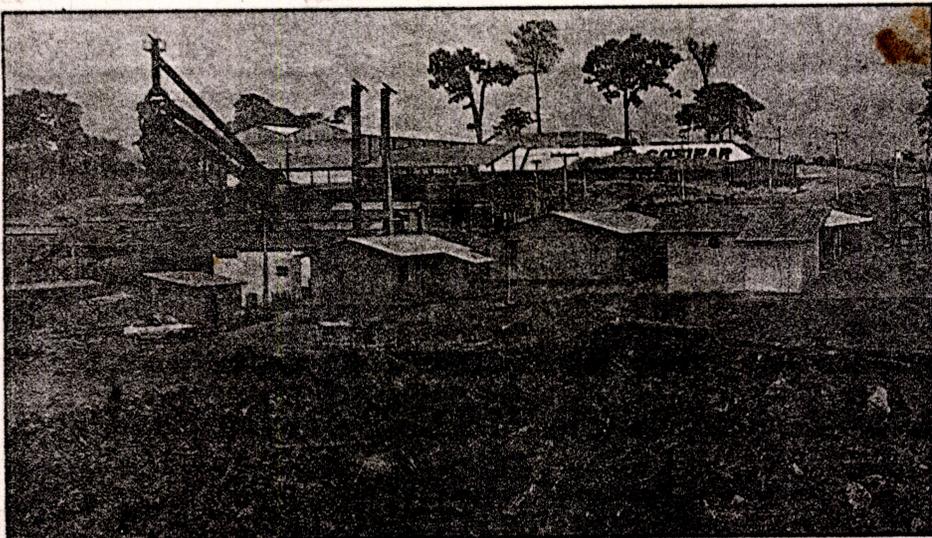


A floresta vai virar ferro

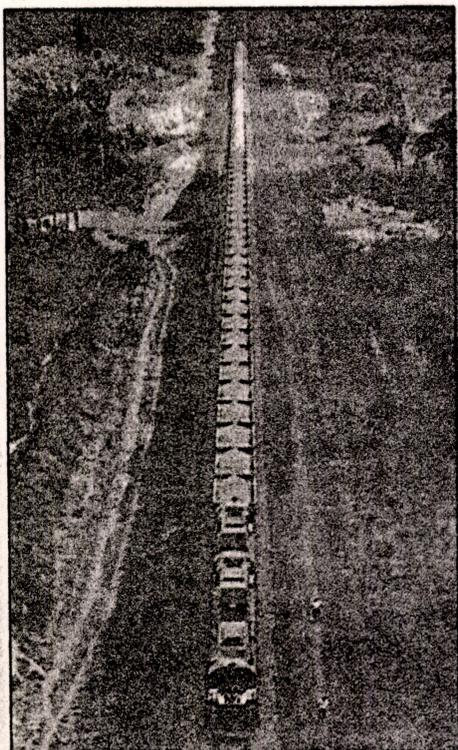
O governo pensa que a indústria pode disciplinar a ocupação da Amazônia. Os cientistas discordam, mas as primeiras siderúrgicas já estão em funcionamento

ANDRÉ PENNER



A cada 365 dias, será preciso cortar 790 quilômetros quadrados de árvores, uma área equivalente à de 100 mil campos de futebol. Em seguida, queimadas em milhares de fornos, elas serão transformadas em 2,5 milhões de toneladas de carvão, gerando, finalmente, 2,8 milhões de toneladas de ferro-gusa. Esse é o plano básico que o governo federal está pondo rapidamente em prática para dar continuidade à exploração da Amazônia. Não é por acaso que a comentada ferrovia Norte—Sul está sendo construída no coração dessa empreitada, cujo foco é a serra dos Carajás, a maior província mineral do país, situada no sul do Pará. Aí está a maior jazida de ferro do mundo, abrigando quase à flor da terra nada menos que 18 bilhões de toneladas de minérios de alta pureza, com

SERGIO BEREZOVSKY

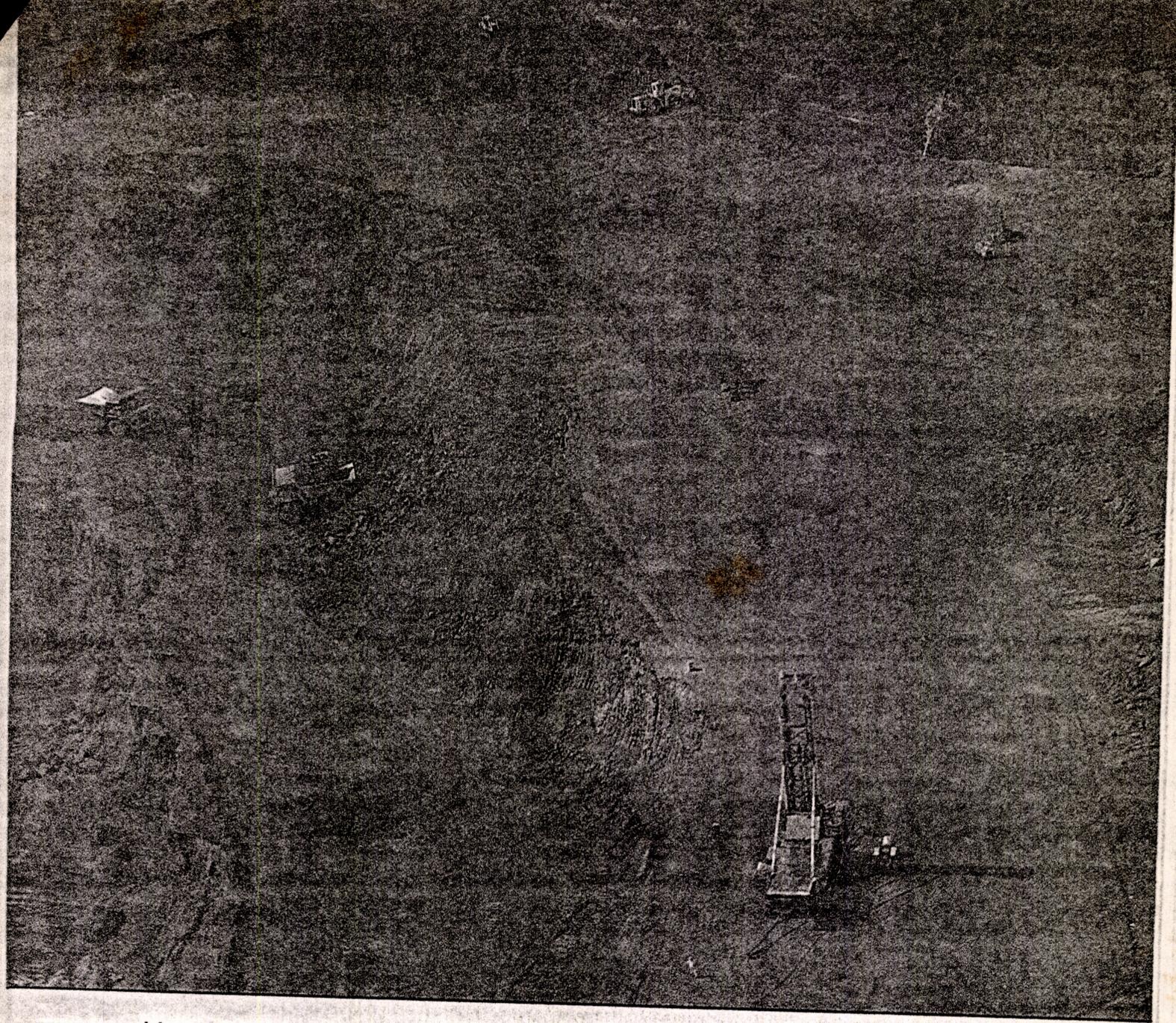


JOÃO RAMO

Mineração de ferro no alto da serra dos Carajás (foto maior). Usina de ferro-gusa operando em Marabá (acima à esquerda). Transporte de minério na ferrovia Carajás—Itaquí (ao lado)

exploração prevista para durar meio milênio. Cozido com ajuda do carvão amazônico — que serve ao mesmo tempo de combustível e de reagente químico nos altos-fornos siderúrgicos —, esse minério se transforma no ferro-gusa de melhor qualidade que há no mercado internacional. A idéia, então, é deixar de exportar apenas minério bruto e passar também a vender o lucrativo ferro industrializado na selva.

“É uma iniciativa de impacto, para



provocar o debate”, proclama o engenheiro João Urbano Cagnin, diretor de planejamento da secretaria-executiva do Programa Grande Carajás (PGC). Com um território do tamanho de dois Paragais ou quatro estados de São Paulo, cobrindo nada menos que 95% do Maranhão, 45% do Pará e 10% de Goiás, a região administrada pelo PGC é importante porque já não tem apenas florestas a preservar. É um pedaço da Amazônia onde o desmatamento começou há mais tempo e continua a avançar velozmente (veja o mapa na página 93). Além disso, a região ostenta uma complicada teia de florestas e costumes tradicionais mesclados com rodovias asfaltadas, minerações, hidrelétricas e, agora, também indústrias pesadas. São núcleos de desen-

volvimento onde se aglutinou uma população rural e urbana em processo explosivo de crescimento. Essa gente já soma perto de 10 milhões de habitantes, entre índios, posseiros, garimpeiros, seringalistas, mas também operários, profissionais liberais e outras categorias — a maior parte vivendo em um mundo incerto, abalado pelo ritmo veloz de mudanças.

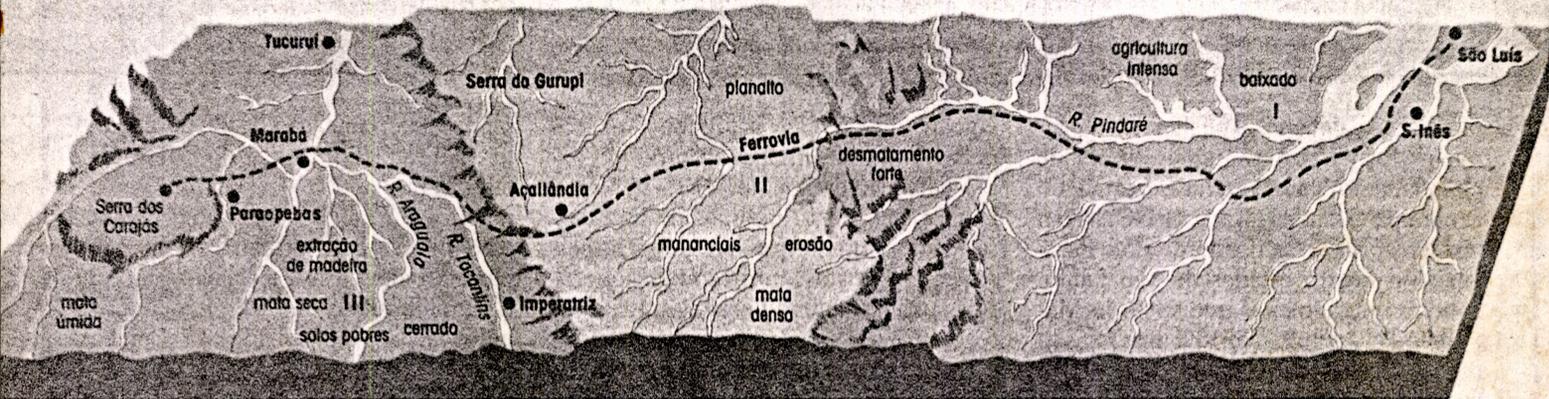
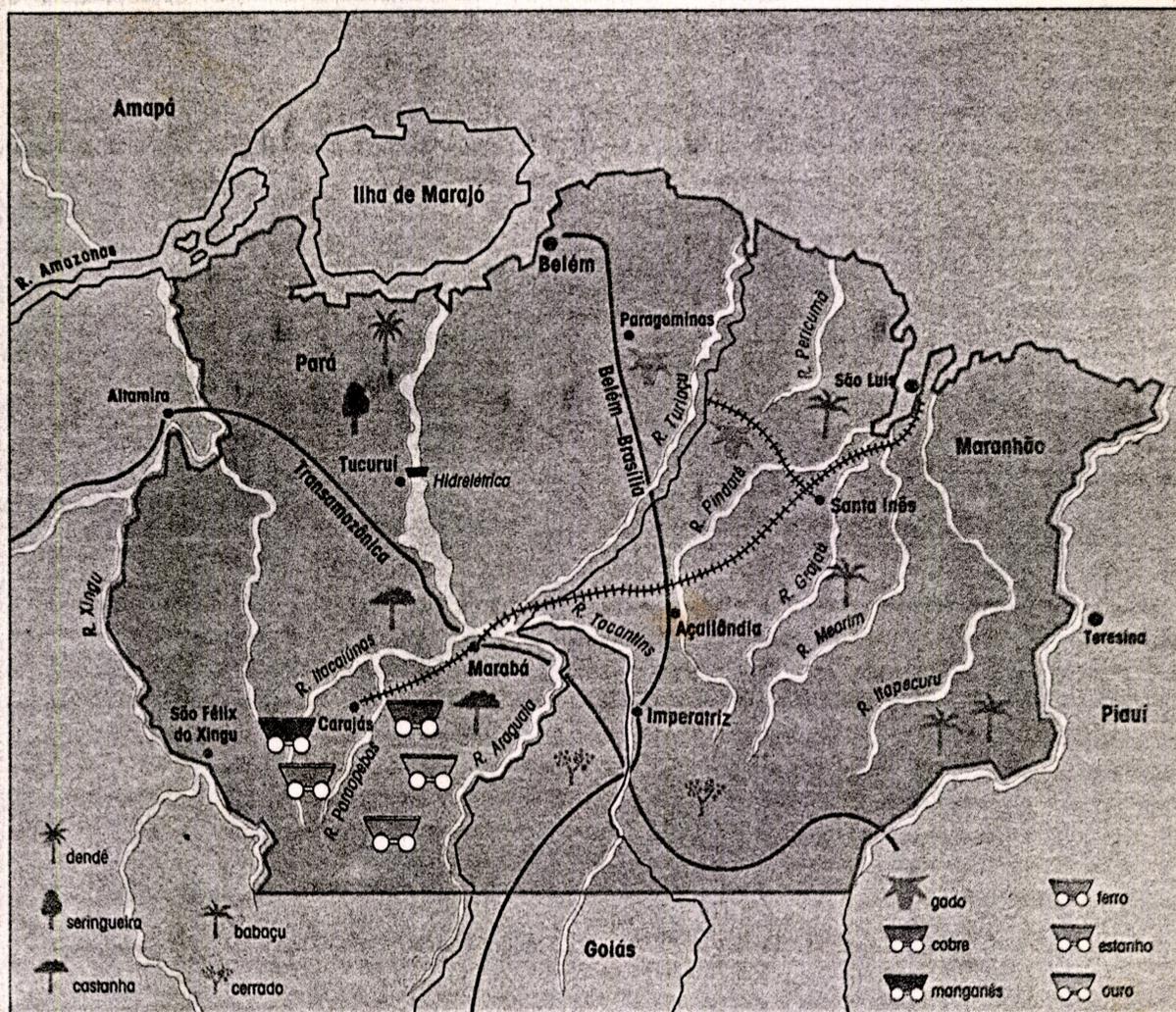
A cidade de Tucuruí, no Pará, é um bom exemplo. No passado, era um simples entreposto do comércio tradicional de castanha e borracha, e sua população, até 1974, não superava os 800 habitantes. Hoje, próxima do asfalto de quatro rodovias — a Transamazônica, a Belém—Brasília e mais duas estradas regionais —, a antiga vila explodiu, osten-

tando uma população de 85 mil habitantes. Ao seu lado, em vez do rio, surgiu o lago da hidrelétrica de Tucuruí, uma das maiores do mundo, com uma potência de 8 milhões de quilowatts. Desde o ano passado, além disso, instalou-se na cidade uma indústria de fazer inveja aos estados mais desenvolvidos: a Camargo Corrêa Metais, produtora de silício-metálico, a sofisticada matéria-prima dos chips de computador. E não se trata de uma pequena empreitada: a meta da empresa é fabricar 32 mil toneladas ao ano, cifra que amplia em 60% a produção nacional e, por si só, abarca mais de 10% do total mundial.

Transformações semelhantes estão ocorrendo nas principais cidades escolhidas para sediar as siderúrgicas tocadas a

Um país na Amazônia

Com 900 mil quilômetros quadrados, a Grande Carajás não se vincula aos estados onde se situa. Administrada com incentivos fiscais e investimentos públicos (totalizando 13 bilhões de dólares, desde sua criação em 1980), seu "governo" é um conselho de onze ministros presidido pelo ministro do Planejamento. Desde 1988, os governadores têm direito a opinar nas reuniões do Conselho. Muito desmatada, sua grande riqueza são as jazidas minerais. Quando as visitou em 1985, o ministro da China, Zhao Ziyang, hoje deposto, comentou: "Deus é realmente brasileiro".



Uma ferrovia na contramão

Quando aceitou financiar a ferrovia Carajás-Itaqui, o Banco Mundial acreditou que a região atravessada pelos trilhos era composta por matas homogê-

neas. Mas elas formam uma frágil mistura de ecossistemas, hoje perturbados pelo desmatamento. Só de matas há catorze tipos diferentes, além de cerrados, campos alagados, babaçuais e até caatingas, entre outras espécies. Até 50% dos solos são de argila ácida e 12%, de areia. Apenas entre 10% e 14% deles permitem culti-

vos anuais, como arroz, milho ou soja. O geógrafo Aziz Ab'Saber aponta no mapa acima os pontos críticos. A baixada maranhense (1), cheia de lagos, hoje ocupada pela agropecuária sem controle, perde solos com facilidade pela erosão. A borda do planalto maranhense (2) é pouco fértil e aí o desmatamento pode

secar as fontes dos rios, além de causar erosão. A outra borda do planalto cai numa depressão (3) coberta de cerrados e de matas secas, onde a circulação de ar é precária, facilitando o acúmulo de poluição. Tenderia a sofrer do "efeito Cubatão", caso nela se sediassem siderúrgicas mal estudadas ecologicamente.

Corrida contra a floresta

As cores indicam o grau do desmatamento até hoje; a estrela mostra onde ele é mais rápido



- (verde-escuro) - pequeno ou nulo
- (verde-claro) - médio
- (amarelo) - grande

carvão: Marabá e Parauapebas, no Pará; e Açailândia, Imperatriz, Santa Inês e Santa Luzia, no Maranhão. Desde o ano passado, já estão funcionando duas usinas de gusa, produzindo acima de 100 mil toneladas anuais. Uma, em Marabá, cidade que em dez anos passou de 20 mil para 200 mil habitantes. E outra em Açailândia, ponto de partida da ferrovia Norte-Sul. Nessas mesmas cidades estão em construção mais duas usinas e, em toda a região, mais nove projetos estão aprovados, enquanto outros seis aguardam a tramitação legal para se instalar. Além disso, diversas indústrias estão a caminho, especialmente as produtoras de liga de ferro-manganês (duas usinas em construção) e de manganês-metálico (uma usina em construção). O plano inclui ainda fábricas de cimento, alumínio, silício-metálico e aço.

O traço de união entre todos esses centros é sua proximidade com a ferrovia Carajás-Itaqui, inaugurada em 1985 para ligar a região dos minérios, na fabulosa serra dos Carajás, no sudeste do Pará, à costa do Maranhão, a 890 quilômetros de distância. Puxadas por seis locomotivas, imensas composições passam por ela abarrotadas de minério de ferro para exportação. São 35 milhões de toneladas anuais extraídas no alto da serra pela Companhia Vale do Rio Doce. Agora, a ferrovia deve des-

carregar um bom lote desse minério muito antes de chegar ao mar, já que irá também suprir as novas siderúrgicas. O governo federal entende que esse parque pode agilizar o desenvolvimento da região e gerar empregos diretos ou indiretos para a população em crescimento explosivo. "A opção pelo desenvolvimento é irreversível", afirma um importante documento expedido pela secreta-

Junto à ferrovia, 250 mil km² da mata estão condenados a desaparecer

ria-executiva do PGC em novembro do ano passado. Na opinião do governo, esse plano marcaria um ponto, por exemplo, se aliviasse a pressão do garimpo, que polui o ambiente e cria grandes contingentes de famílias sem meio de vida seguro. Calcula-se que haja perto de 250 mil garimpeiros nessa área crítica (70 mil apenas em serra Pelada, nas cercanias de Marabá). Mas as estatísticas mostram que 72% do ouro acabam nas mãos de apenas 2% dos garimpeiros, condenando a maioria a perambular sem destino certo. Dados ainda imprecisos indicam também que na região de influência da

ferrovia se reúne a maior concentração de posseiros do país — cerca de 500 mil pessoas.

Os críticos da industrialização sublinham que a preocupação é justa, mas os planos estão sendo aplicados de maneira incorreta. "O principal exemplo é o da própria ferrovia", dardeja um dos mais ácidos opositores do plano, o geógrafo Aziz Ab'Saber, da Universidade de São Paulo. A ferrovia propiciou um formidável avanço, mas foi mal planejada do ponto de vista social e ecológico. Acontece que as terras que margeiam os trilhos não foram reservadas para a preservação. Então, altamente valorizadas, acabaram sendo apropriadas e rapidamente desmatadas para garantir a posse. Segundo informa a secretaria-executiva do PGC, as matas dessa imensa região — nos 250 mil quilômetros quadrados que margeiam a ferrovia — estão praticamente condenadas. Uma parcela de até 150 mil quilômetros quadrados já havia sido derrubada ou gravemente alterada. Ultimamente, os cortes vêm sendo feitos à taxa de 3 700 quilômetros quadrados ao ano, de modo que a vegetação original pode desaparecer em apenas trinta anos.

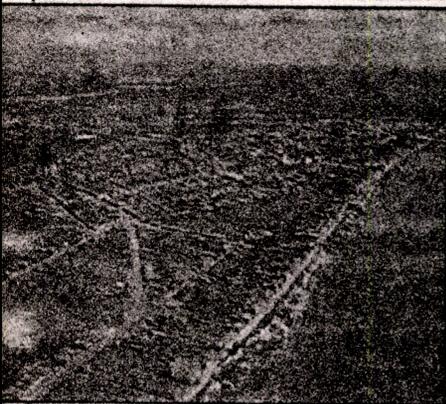
A causa direta da agressão foram certas práticas extremadas, como a especulação pura e simples com as terras, os projetos agropecuários e de extração de madeira nobre. Mas o erro primário partiu das instâncias superiores: o Banco Mundial, que financiou a obra, a Companhia Vale do Rio Doce, que a construiu, e o próprio PGC, que deu o aval para a construção. Ab'Saber, da USP, afirma que o próprio Banco Mundial se assustou com os eventuais impactos negativos da ferrovia. Assim, criou uma comissão independente para acompanhar a evolução dos planos amazônicos. Era o Grupo Executivo de Assessoramento em Meio-Ambiente (GEAMAM), do qual o próprio cientista fazia parte, entre outros. "Mas nossas advertências nunca foram ouvidas pelos técnicos do PGC", denuncia Ab'Saber.

Cagnin, do PGC, acredita que a própria implantação das indústrias terá um efeito disciplinador, pois haverá maior interesse em eliminar os desequilíbrios sociais e as agressões extremadas ao ambiente. Concretamente, ele analisa o aporte de madeira necessária para alimentar as siderúrgicas com carvão. A

Agricultura esquecida

Uma das preocupações centrais em Grande Carajás, hoje, é a de absorver a grande massa de migrantes que abarrotam as cidades ou perambulam pelo campo, seja como garimpeiros pobres — “os formigas”, como são chamados —, seja como posseiros. Desde o princípio, porém, esse problema foi ignorado. Os planos iniciais previam o estabelecimento de trezen-

ções, pouco se fez para estimular o trabalho dos pequenos produtores de arroz, milho e mandioca. Os projetos de colonização existentes são poucos e abrigam apenas alguns milhares de famílias. O resultado foi o inchaço das cidades e, mesmo assim, dos 10 milhões de habitantes da região 60% ainda vivem no campo. Sua situação é a mais precária possível, pois metade

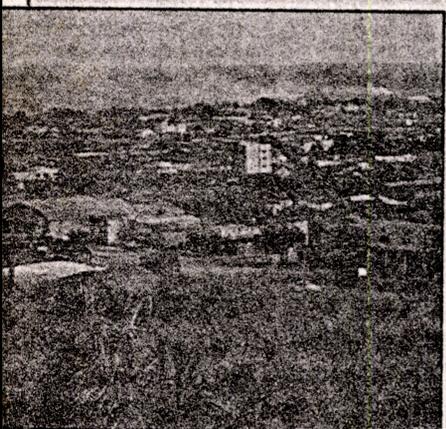


MAN GOS



SERGIO BEREZOVSKY

Marabá (à esquerda) e Tucuruí: a explosão demográfica chega à selva



FOTOS JOÃO RAMIRO



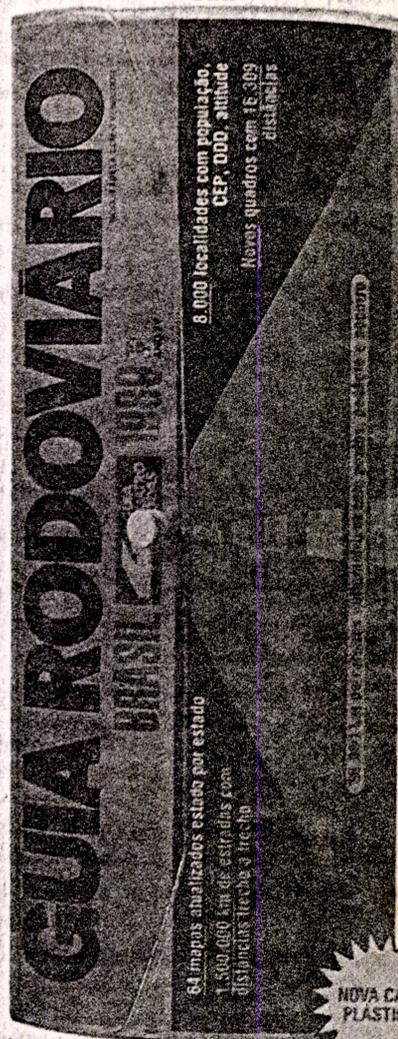
Dois novos centros industriais: Açailândia (à esquerda) e Parauapebas

tas grandes fazendas, com 10 mil hectares cada uma, destinadas à produção de carne para exportação. De outra área equivalente a essa sairiam arroz, soja, milho, sorgo, feijão, mandioca, cana e borracha. A idéia era produzir alimentos para o homem, mas também para o gado, na forma de forragem de soja e mandioca. No entanto, embora esses planos tenham sido abandonados, com poucas exce-

das terras pertence a menos de 5 mil pessoas. Ao mesmo tempo, existem 490 mil proprietários que têm menos de 10 hectares cada um, ocupando, no total, 3% das terras. O resultado foi o indesejável desmatamento inútil — aquele que agride exageradamente a natureza e ainda por cima quase nada produz. Assim, existe hoje um esforço para zonear a região em parcelas agrícolas — despretensiosas, mas produtivas.

Abaixo, o melhor caminho para ir.

Jardas



Acima, o melhor caminho para voltar.

O Guia Rodoviário 89 traz 1.500.000 km de estradas com tudo o que tem na beira do caminho.

E 8.000 cidades, com a localização no mapa.

Com o Guia Rodoviário você vai e volta com segurança e economia.



Já nas bancas.

O DEFENSIVO MAIS EFICAZ PARA O SEU NEGÓCIO

Quem quer crescer tem que saber se defender. Para você saber o que acontece na economia do Brasil e do mundo e como isso pode influenciar seu negócio, leia EXAME.

A cada quinzena, você vai ter um quadro completo das oportunidades de investimentos e das melhores aplicações para seu dinheiro. Sua conversa com o Gerente do Banco vai ficar bem mais fácil. E você ainda vai saber o que se passa nos bastidores dos grandes negócios ou na intimidade das grandes empresas.

Com EXAME você leva alternadamente duas outras revistas, inteiramente grátis: EXAME VIP, que fala de gente que é sucesso, de viagens, compras, moda; e EXAME INFORMATICA, que revela o mundo dos Microcomputadores e Softwares sem complicações.

Leia EXAME. O defensivo completo para o seu dinheiro em qualquer ramo de negócio.

EXAME

A melhor revista brasileira de economia e negócios.



Nas bancas

curto prazo, segundo diz, apenas treze usinas de gusa devem começar a operar, consumindo 1 milhão e 600 mil toneladas de carvão ao ano, ou 480 quilômetros quadrados de árvores. Portanto, a taxa de desmatamento será oito vezes menor do que a registrada, até hoje, junto à ferrovia. Em sua opinião, é um preço razoável pelo desenvolvimento. "Inicialmente, boa parte dessa madeira virá da mata, mas também dos resíduos das madeireiras, atenuando o impacto ambiental", raciocina. Além disso, depois do sexto ano de operação, as usinas terão de tirar 25% do carvão consumido de áreas reflorestadas, proporção que sobe para 50% depois do décimo ano.

“Em Marabá, é fácil ver que o carvão não está sendo tirado da serraria”

Mas as dúvidas que restam são grandes. Para começar, é muito difícil fazer reflorestamentos na Amazônia — como ficou claro no Projeto Jari, iniciado e abandonado pelo milionário americano Daniel Ludwig, no Amapá. “Só as usinas de gusa já aprovadas precisariam de um reflorestamento de 323 mil hectares, o que é 4,3 vezes maior do que o do Jari”, adverte o ecologista Philip Fearnside, do Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia, de Manaus, AM. Americano, residindo há treze anos no Brasil e casado com uma brasileira, Fearnside é atualmente um dos mais importantes ecologistas do país. Ele se desdobra entre os trabalhos de pesquisa e viagens ininterruptas, sempre com a meta de participar do desenvolvimento amazônico. Para ele, os custosos reflorestamentos não sobreviveriam às pragas, doenças e outros males que derrotaram os técnicos no Jari. Ele também desconfia do bom comportamento das empresas guseiras. “Em Marabá, é fácil ver que o carvão não está sendo tirado das serrarias, mas das florestas”, testemunha ele. Esse carvão é fabricado em fornos instalados em centenas de fazendas próximas. “O alcance da predação, portanto, será grande. Ao longo do tempo, acabará consumindo a floresta, já que o programa industrial é permanente”, finaliza. ■