

CIDADES



Um homem de 28 anos foi preso no Mato Grosso do Sul quando levava uma lata de cerveja com 100 cápsulas de munição calibre 22. Ele estava num carro que foi parado em um bloqueio.

Estilo Fashion
 Locação de Trajes Masculinos
 (62) 3281-2329

EDITORA INTERINA: DANIELA RIBEIRO / cidade@dm.com.br / (62) 3267 1048

LEO IPAN

Rodovia ameaçada

ONG afirma que acidente na BR-153 pode interferir na qualidade da água consumida pelos goianos, e pede retirada da rodovia do local. Saneago afirma que está preparada para qualquer eventualidade



Trecho da BR-153 que pode interferir na qualidade da água consumida por goianos

O que pode acontecer

A Amarbrasil entrou com ação na Justiça Federal para questionar a presença da BR-153 nas proximidades do reservatório João Leite

Água que bebemos

A Bacia João Leite é a grande reserva de água que utilizaremos nas próximas duas décadas. Um acidente com material tóxico pode provocar um catastrófico sem precedentes nas proximidades do reservatório. Substâncias inapropriadas, via lençol freático, chegam na água utilizada pela população.

Sem estudos

A Saneago diz que não existem dados oficiais a respeito da interferência da infraestrutura da BR-153 e GO-222 na bacia hidrográfica João Leite. A empresa, porém, via Google Earth, faz projeções: BR-153 - contribuição direta - reservatório da barragem do Ribeirão João Leite: 12,31 km; BR-153 - contribuição-Bacia Hidrográfica João Leite: 29,66 km, sendo que destes, 7,32 km correspondem ao divisor de águas entre as bacias hidrográficas do Rio Caldas e o Ribeirão João Leite; GO-222 - interferência com a bacia hidrográfica - 21,89 km; Ferrovia Norte-sul - interferência com a Bacia do Ribeirão João Leite - 26, 67 km.

Cartão postal

A ONG Amarbrasil acredita que a ideia do "lago" cartão-postal com a BR-153 ao seu lado, foi, na verdade, a pior e mais temerária das ideias já feitas para a saúde e destino de Goiânia e sua população. Na petição da ONG existe relatório de acidente ocorrido em 2003, na Bacia do João Leite, onde um caminhão saiu da pista e tombou com 50 tambores de octilato de estanho e tolueno dissociado. Conforme o relatório, além de tóxico, o produto em contato com água sobre combustão.

Pedido imediato

Um dos pedidos imediatos da ação judicial é que seja determinado à Superintendência de Polícia Rodoviária Federal para que no prazo de dez dias desenvolva plano e promova a efetiva retirada além de proibir o trânsito de todos os veículos de carga perigosos (inflamáveis, corrosivos, agro-tóxicos, explosivos) no trecho de passagem da BR-153, compreendido entre o km do Posto da Polícia Rodoviária Federal e o km 40 (de entrada para a cidade de Goiápolis), que ofereçam risco às águas e ao Reservatório João Leite.

Welliton Carlos
 DA EDITORA DE CIDADES

A BR-153 que escoou o trânsito de Goiânia para Aparecida de Goiânia e localidades distantes é motivo de preocupação para um grupo de ambientalistas. Eles querem mudar o traçado da rodovia para outro lugar e impedir que uma catástrofe ocorra nas imediações da Barragem João Leite, reservatório próximo da BR-153. "A qualidade da água que bebemos corre sérios riscos", diz Uarian Ferreira, advogado ambientalista e superintendente da Amarbrasil (Associação Nacional para a Defesa da Cidadania, Meio Ambiente e Democracia), ONG que protocolou ação na Justiça Federal contra a Saneago, Valec, Prefeitura de Goiânia, Governo do Estado e União. A ação civil questiona ainda a Agência Goiana de Transportes e Obras (Agetop), Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (Dnit) e Departamento de Polícia Rodoviária Federal (DPRF) quanto ao descaço com a segurança entre os quilômetros 6 e 35 da BR-153.

Rui Pacheco, assessor de comunicação da Saneago, afirma que a empresa já realizou estudos sobre o tráfego de carros na área e as consequências de um acidente. "Temos mecanismos de defesa e estudos de prevenção se uma eventualidade dessas acontecer."

A Saneago não acredita que possa ocorrer, mas garante que nenhum acidente prejudicará a população. Mário João de Souza, diretor de engenharia da empresa, afirma que a administração de estradas e da ferrovia Norte-Sul não são de competência da Saneago. "Desta feita, a atuação da Saneago é limitada ao escopo de seus empreendimentos, fato este que a desabilita a propor ações e/ou impor medidas que interfiram na jurisdição de outros órgãos públicos", diz o engenheiro, em documento enviado para a ONG.

Ambientalistas e técnicos consultados pelo Diário da Manhã, porém, reafirmam que a hipótese de acidente não é absurda e cobram da empresa que apresente mecanismos de defesa. "A questão é simples: a BR-153 é a grande rodovia de Goiânia. É ela que cruza Goiânia. E também passam por ela todas as principais cargas que se deslocam pelo Estado. Evidentemente circulam inúmeros veículos com toneladas de material tóxico por dia. Logo, o pensamento lógico leva a crer

que tudo pode acontecer. Inclusive um acidente de grandes proporções. E se ocorrer?", diz Goiano Sidney, da ONG Ecocerrado. "Do ponto de vista ambiental, existe a ameaça de um desastre mais catastrófico do que o césio 137", comenta Antônio Vieira, gestor ambiental.

PRESSÃO

A Amarbrasil denuncia que existe pressão política e imobiliária para que seja burlada a legislação. "Além de margear o reservatório, 35 km da BR estão dentro da bacia de captação da água. Pressões políticas e do mercado imobiliário determinaram desvios na finalidade original do Reservatório João Leite, que não era outra, senão garantir o fornecimento de um bem de uso comum do povo e essencial à sua saúde qualidade de vida", afirma Uarian.

A construção do reservatório ao lado da rodovia, afirma a ONG na petição enviada para a Justiça Federal, é um dos maiores absurdos da história de Goiânia. A BR-153 tem o maior número de saídas de pista e capotamentos no Estado de Goiás, especialmente no sentido do declive Anápolis-Goiânia, informam as estatísticas da Polícia Rodoviária. "O risco de contaminação é muito alto, reconhecido e declarado pela própria Saneago, através da sua Superintendência de Produção", diz Uarian.

A ONG alega que a Valec, empresa pública responsável pela construção da Ferrovia Norte-Sul, também tem sido relapsa com as imediações da BR-153. Ela não realizou nenhuma construção de barreiras ou sistemas de contenção para evitar os acidentes ou vazamentos de cargas perigosas na Bacia do João Leite ou mesmo em outros trajetos. A linha da Ferrovia Norte-Sul encontra-se cerca de 15 km à montante do reservatório, informam os técnicos da Amarbrasil. "É evidente que ainda não foram construídas estas barreiras, pois a ferrovia está em fase inicial. Mas existem estudos para viabilizar esta segurança", afirma um assessor da Valec, que pede para não ser identificado. A Amarbrasil, por sua vez, diz que existem procedimentos que já deveriam ter sido realizados pela Valec. O presidente da empresa, Francisco das Neves, não foi encontrado pela reportagem para rebater as acusações da ONG.

Mudança de trecho é descartada pelo Dnit

Alfredo Soubiê Neto, superintendente do Dnit em Goiás, diz que não pode descartar a hipótese de acidentes com cargas tóxicas, mas conclui que uma mudança da BR para outro local estaria fora de cogitação devido os transtornos que causaria. O dirigente do Dnit informa que a atitude só provocaria um impacto semelhante em outra região da Capital. "Rejeitamos este comportamento, pois encerra um assunto complexo e que diz respeito à segurança de milhares de pessoas", diz Uarian Ferreira.

No caso específico da BR-153, barragem João Leite e trecho da Ferrovia Norte-Sul, o que mais despertou a indignação da ONG Amarbrasil e outras ONGs e o silêncio do poder público - em suas três esferas - com a segurança e qualidade de vida da população. "A BR-153 é um absurdo. Circulam no mesmo espaço caminhões velozes e carros que acabaram de sair do traçado do centro. A diferença de velocidade já é um dos pressupostos para a ocorrência de acidentes. A primeira coisa a se fazer é diminuir a velocidade para 50 km na área. Já fizeram isso pelo menos?", questiona Alessandro Pinto, integrante da ONG Mais Verde.



Diadibia Mohani, Uarian Ferreira, Helena Goulart e Rafael Uarian durante visita a trecho da BR-153

Najla Cintra, responsável pela área de direitos do consumidor da entidade, e também advogada que assina a ação pela mudança da BR-153, diz que "são poderosos os interesses para que as águas do lago percam o status de Reservatório". Existe um movimento na Capital para que o desenvolvimento urbano se movimente para a área que está localizado o Parque Altamiro de Moura Pacheco (Peamp). "A finalidade dos recursos tomados junto ao Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), e Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) via PAC (Plano de Aceleração do Crescimento), foi para a construção de um reservatório de água, não de um lago para exploração turística e imobiliária", aponta o advogado Ariel Uarian.

A partir deste processo invasivo contra o meio ambiente, a advogada Helena Goulart afirma ser também preocupante a ameaça vivenciada pela flora e fauna que integra o Peamp, também denominado Parque Ecológico, localizado em Goiânia e hoje praticamente abandonado pelo poder público. "A unidade de conservação deveria servir de ponto de equilíbrio e regulação ambiental da região, pois interfere nas características climáticas da Capital. O espelho d'água formado pelo reservatório deverá elevar a temperatura da localidade". A sanitarista Mirlene Esselin afirma que a Justiça Federal deve ter coragem para enfrentar as ações e omissões que se acumularam e ameaçam o Reservatório João Leite.

PROJETO ORIGINAL

Uarian Ferreira alega que o reservatório de água do Ribeirão João Leite, projetado e construído para abastecer a população de Goiânia nas próximas duas décadas, teve como projeto original a transferência da BR-153 para traçado que percorria o espigão divisor entre a Bacia do Ribeirão João Leite e do Ribeirão das Caldas. "Além de preservar a bacia de captação da futura água que abasteceria a Capital goiana, visto que estaria afastado das nascentes e cursos d'água, este traçado, que também preservava a antiga estrada Goiânia/Goianápolis, além de mais seguro e menos íngreme, tem também o objetivo de garantir a unidade do Parque Altamiro de Moura Pacheco."

Saneago confirma que fez alerta para reservatório

Saneago fez alerta para trecho. A Diretoria de Engenharia da Saneago nega que tenha determinado a transferência da BR-153 das margens do reservatório da barragem do Ribeirão João Leite. No entanto, a empresa confirma que atuou em sentido de "alerta" para que, antes da duplicação da BR-153, o departamento responsável pelas estradas de rodagem, à época o antigo DNER, observasse as cotas máximas (751.50 metros) a serem atingidas pelo reservatório. A Saneago também admite que informou claramente ao Dnit quanto aos pontos de interferência deste com a estrada federal. Uarian Ferreira afirma que

faltam informações e estudos atuais referentes aos impactos da rodovia no reservatório. Na petição encaminhada para a Justiça Federal, a Amarbrasil pediu mapas e projetos que tratam da área em análise. Ele também questiona a presença de um órgão federal na fiscalização da BR. "O problema do Césio 137 começou com a desídia da CNEN (Comissão Nacional de Energia Nuclear), órgão federal. É bom lembrar", diz Uarian, que cobra mais estudos e dados do Dnit, responsável direto pela rodovia. "No que tange a interferência da infraestrutura existente (BR-153 e GO-222) e em implantação (Ferrovia Norte-Sul) com a bacia

hidrográfica do ribeirão João Leite e com a bacia do reservatório da barragem do ribeirão João Leite (área a montante do eixo da barragem), informamos que não dispomos de dados oficiais quanto à identificação e delimitação dos trechos e seus respectivos quilômetros."

A Saneago esclarece que existe o Programa de Prevenção de Acidentes com Cargas Perigosas em conexão ao Plano Básico Ambiental. "Esta empresa tem atuado ativamente, buscando sensibilizar instituições públicas, como Dnit e órgãos de defesa civil e segurança pública sobre a importância da implementação de ações preventivas destinadas a

reduzir o risco de acidentes nos pontos críticos da BR-153, que perpassam o reservatório da barragem do Ribeirão João Leite, com destaque para as obras físicas, usuais na construção de rodovias, destinadas a desviar, deter e conter veículos e cargas."

A empresa de saneamento acrescenta que apresentou ao Dnit o Plano de Gerenciamento de Riscos de Acidentes com Cargas Perigosas a Montante das Captações de Água da Saneago. Mário de Souza diz que existe um Plano de Operação para Prevenção e Mitigação de Acidentes com Cargas Perigosas concebido para atender as 183 bacias de captações superficiais.

LIAM NEFFISSIAN