



## Lá vem o trem

DISTRIBUIÇÃO GRATUITA

**A todo vapor:**  
cianobactérias  
chegam mais cedo

**Encruzilhada:**  
licenciamento ambiental  
não sai do lugar

**Descarrilhou:**  
Drenurbs propõe  
canalização

# Lá vem o trem

#47 . ANO 11 . SETEMBRO DE 2008



FOTO: VICTOR GUIMARÃES

## Ferrovias

VÃO OS TRENS, FICAM OS TRILHOS.  
OU NEM ISSO

# 15

### Engenho Nogueira 6

Manuelzão se posiciona a respeito de intervenções

### Navegação 11

Pelas águas do Velho Chico

### Responsabilidade socioambiental 12

Investimento rentável. Para quem?

### Qualidade do ar 14

O ar impuro das metrópoles brasileiras

### Carrancas 19

Cara feia não assusta mais



Informativo do Projeto Manuelzão UFMG e de suas parcerias institucionais e sociais pela revitalização da bacia hidrográfica do Rio das Velhas.

#### Coordenação

Geral: Apolo Heringer Lisboa  
apolohl@medicina.ufmg.br  
Meta 2010 e NuVelhas: Thomaz da Matta Machado  
Biomonitoramento: Marcos Callisto, Carlos Bernardo Mascarenhas e Paulo Pompeu  
Recuperação vegetal: Maria Rita Muzzi e Nadja Horta de Sá  
Mobilização social e educação ambiental: Marcus Polignano e Rogério Sepúlveda  
Comunicação Social: Elton Antunes  
Publicações: Eugênio Goulart e Leticia Malloy  
Centro de Informação e Documentação: Carolina Saliba

#### Redação e Edição

Elton Antunes (MTb 4415 DRT/MG), Humberto Santos (MTb 12658 DRT/MG), Filipe Motta, Gabriella Hauber, Isabela Almeida, Juliana Afonso, Lucas Sávio, Mariana Garcia, Sâmia Bechelane, Stéphanie Bollmann e Taís Ahouagis

#### Diagramação e Ilustração

Délio Faleiro, Filipe Alonso, Renata Romeiro e Stephanie Boaventura  
Foto capa: Victor Guimarães  
Projeto gráfico: Atelier de Publicidade do curso de Comunicação Social da UFMG, sob a coordenação de Bruno Martins. Equipe: Délio Faleiro, Filipe Alonso, Renata Romeiro e Stephanie Boaventura  
Impressão: Posigraf

É permitida a reprodução de matérias e artigos, desde que citados a fonte e o autor. Os artigos assinados não exprimem, necessariamente, o opinião dos editores da revista do Projeto Manuelzão.

Universidade Federal de Minas Gerais  
Departamento de Medicina Preventiva e Social Internato em Saúde Coletiva  
Avenida Alfredo Balena, 190, 8ª andar / 813  
Belo Horizonte - MG CEP: 30130-100  
(31) 3409-9818 www.manuelzao.ufmg.br  
manuelzao@manuelzao.ufmg.br

#### PARCERIAS E PATROCÍNIO



Prefeitura de Belo Horizonte



#### COLABORAÇÃO



51 municípios da Bacia do Rio das Velhas

Comitê da Bacia do Rio São Francisco

## Que trem é esse?

Caro leitor,

Essa pergunta, tão comum na nossa fala cotidiana dos mineiros, poderia ser utilizada para questionar vários temas que tratamos nesta edição. Para começar, lembra-se das cianobactérias, de que falamos em dezembro de 2007? Elas estão de volta e mais cedo do que poderíamos esperar (p.5). Mas não são só elas que nos causam surpresas. O Drenurbs, programa modelo de recuperação de córregos em leiteo natural de Belo Horizonte, também assusta com a mudança de referencial. Construído de forma conjunta entre Manuelzão e Prefeitura de Belo Horizonte como alternativa de recuperação de córregos sem utilizar a famigerada canalização, agora ele propõe “encaixotar” trecho do córrego Engenho Nogueira (p.6). Veja a posição do Projeto Manuelzão a respeito dessas intervenções (p.4).

E o que fazer quando licenciamento ambiental e outorga pelo uso da água se “cruzam” em um empreendimento? Qual prevalece? O certo é que os limites não são tão claros e os impasses aparecem (p.8). Responsabilidade socioambiental é o nome dado a várias ações que empresas realizam em prol do meio ambiente e da sociedade. Preocupação legítima com essas causas ou busca por lucro e boa imagem? (p.12).

As eleições estão chegando e, para não perder o trem da história, entrevistamos um especialista em gestão pública. Ele avaliou o orçamento participativo e sua capacidade de aproximar o cidadão da gestão do município (p.20). E tem o “trem” que é trem mesmo, nossa equipe viajou em busca das linhas ferroviárias na bacia do Rio das Velhas. E encontrou muitos vestígios (e histórias) das estradas de ferro (p.15).

Também trazemos o resultado de outro percurso, desta vez pelas águas do Velho Chico. Publicamos a matéria vencedora do “Prêmio Comunicador do Futuro”, concurso criado pelo governo de Minas Gerais com o objetivo de premiar trabalhos de estudantes de Comunicação Social. Nossa repórter, Mariana Garcia, venceu o concurso contando a história da navegação do rio da integração nacional. Parabéns Mariana!

*“A natureza parecia tão forte, o planeta tão grande e os cientistas tão inteligentes que era difícil imaginar que nosso estilo de vida pudesse afetar a teia da vida de forma significativa.”*

JOANNA YARROW,  
JORNALISTA AMBIENTAL DA BBC, EM PREFÁCIO DO  
LIVRO 1001 MANEIRAS DE SALVAR O PLANETA

*“O pessoal de Barra reclama que a água está muito verde. Tem alga, mas não as cianobactérias.”*

MAJOR ESTEVO,  
DA COORDENADORIA DE DEFESA CIVIL DE  
MINAS GERAIS, EM ENTREVISTA AO PROJETO  
MANUELZÃO SOBRE AS CIANOBACTÉRIAS

*“Não trocarei meu estômago por um tanque de gasolina.”*

PRESIDENTE LULA, EM DISCURSO NA REUNIÃO  
DE CÚPULA DO MERCOSUL, ATACANDO, MAIS  
UMA VEZ, O DISCURSO QUE VINCLUA OS  
BIOCOMBUSTÍVEIS À ALTA DOS ALIMENTOS



### Prezado editor,

Recebemos sempre todos os números da Revista Manuelzão na Secretaria de Estado de Educação, como também todas as escolas estaduais da bacia do Velhas recebem. O nº 46 está excelente, o novo projeto gráfico ficou perfeito, a revista está mais clara, está mais fácil de visualizar e ler as matérias. Comento também a entrevista com Maria Dalce e Mauro da Costa Val. Em alguns pontos concordo com eles, mas de um modo geral, pela experiência deles em suas respectivas áreas, eles poderiam ter colaborado mais com a questão ambiental. Passar de uma posição de crítica e às vezes lacônicas, como foi o caso de algumas abordagens deles na entrevista, a propostas mais exequíveis.

Inês Tourino Teixeira, gerente de Projeto de Educação Ambiental da Secretaria Estadual de Educação de Minas Gerais, por e-mail

### Rio das Velhas

Rio da minha esperança / Rio do meu desespero  
Desce o rio / Manso, caudaloso, pesado  
Carregando os frutos da ignorância / Por quê?  
O fardo é da modernidade / O progresso vale a pena?  
Se ele atenta contra a vida... / Se somos seres superiores  
Não quadrúpedes / Pensemos nas brânquias  
“O destino do peixe anuncia o nosso.”

Edméia Pessoa, Roças Novas, por e-mail

### Os Rios

Os rios correm de suas nascentes / Até ao mar.  
E o peixe o acompanha / Até ao seu lar.  
O homem não consegue / Parar de pescar  
Depois ele pára, pra pensar:  
- Deus criou esse peixe, pra nos saciar.  
Quando o rio chega a seu destino  
Só tem gente se divertindo  
E, para não ser engolido  
O pobre coitado do peixe / Só fugindo.

Rodrigo do Rosário Pereira, 7ª série da E.E. Pe.  
João de Santo Antônio, em Santa Luzia, por e-mail

### Erramos

Na página 14 da edição 46, a legenda correta do texto “Chico na revitalização” é: “No Velho Chico, o problema maior não é o esgoto e sim as barragens que não deixam a vida voltar plenamente ao rio”



Leia outras poesias e desenhos produzidos pelos alunos da E.E. Pe. João de Santo Antônio em nosso site. ([www.manuelzao.ufmg.br](http://www.manuelzao.ufmg.br))  
O Projeto Manuelzão recebe cartas, músicas, poesias e mensagens eletrônicas de vários colaboradores. Nesta coluna, você confere trechos de algumas dessas correspondências. Envie também sua contribuição. Participe da nossa revista! [jornal@manuelzao.ufmg.br](mailto:jornal@manuelzao.ufmg.br)

# Experiência do Manuelzão no CBH Velhas e em outros conselhos

**APOLO HERINGER LISBOA**  
coordenador-geral do Projeto Manuelzão

A premissa era a excelência da Lei das Águas. A gestão das águas das bacias hidrográficas seria possível de forma participativa, buscando negociar as divergências e possibilitar a gestão unificada e sistêmica na bacia. Cada conselheiro buscaria a melhor forma de defesa do meio ambiente.

Após onze anos na coordenação geral do Manuelzão, vivenciei vários casos de conselheiros esconderem do CBH Velhas atos de delinquência ambiental de suas empresas.

Os governos estão subordinados ao calendário eleitoral e à engrenagem de poder, que conduz demandas corporativas e pessoais, ao arripio das leis. O dinheiro do PAC, por exemplo, remove qualquer obstáculo legal. Para justificar esse com-

portamento eco-delinquente, usam-se palavras como maturidade, governabilidade, desenvolvimento.

As ONGs tendem a divergir conceitualmente e correm o risco de se perderem pela cooptação dos poderes governamentais e do financiamento, com o mesmo destino dos partidos políticos.

Todos são comercializáveis. São poucas as exceções. A mentalidade reflete esse meio poluído e não enxerga o desastre ambiental iminente. O raciocínio é de curtíssimo prazo.

Compartilhar a gestão ambiental está quase impossível. Impedem por todos os meios a visão sistêmica, metas de qualidade em base territorial de bacia e ecossistemas e indicadores de avaliação.

Quem tem compromisso com o meio ambiente deve se organizar rapidamente para denunciar com comprovação, divulgação, construção de alternativas jurídicas e sem jogar todas as fichas, como fizemos, no entendimento amigável com empresas e governos. São camaleões. Só o dinheiro e as eleições lhes interessam. É papel dos fóruns internacionais fazer pressão sobre o sistema doméstico.

A sociedade precisa confiar desconfiando de seus representantes. O momento é de mudança de estratégias e táticas, pondo fim à inocente credibilidade nesses parceiros, embora mantendo a possibilidade da gestão tripartite. ♦

## Discordância conceitual

PROJETO MANUELZÃO UFMG

O Projeto Manuelzão, após uma avaliação detalhada, tem uma série de questionamentos às obras do Drenurbs na Bacia do Engenho Nogueira, em Belo Horizonte. A obra vê a bacia hidrográfica sob o aspecto único da drenagem, e não como espaço de preservação e manutenção biológicas. Com uma visão antropocêntrica, perpetua modelos antigos de intervenção nos cursos d'água, propondo canais de concreto em alguns trechos, o que modificará de forma definitiva a paisagem local.

Os argumentos referentes à geologia e à velocidade da água, dados pela prefeitura, são incapazes de justificá-la. O projeto contradiz o princípio do Drenurbs de garantir a permeabilidade natural do solo. Num documento de 2005, o mesmo Drenurbs diz que “adota uma concepção ampla e sistêmica e uma abordagem sócio-ambiental sofisticada e inovadora, que permitirá recuperação de parte da biota aquática, das nascentes e da vegetação ciliar”.

Além disso, as canalizações em canal fechado estão em desacordo com a Determinação Normativa 95/06 do Conselho de Política Ambiental (Copam), que as permite só quando o leito é classificado como classe

D, expressamente autorizadas pelo Copam. O que não acontece no Engenho Nogueira.

A canalização ali aparece como solução de um “problema”. Uma forma do Drenurbs e da empreiteira responsável pela obra, a Concremat, construirão vias de trânsito no local. Mas a legislação de recursos hídricos garante o córrego como área de preservação permanente. A obra interfere de forma brutal nas cabeceiras da microbacia e desconsidera as nascentes existentes, que sequer são mencionadas no projeto.

A região já apresenta uma rede viária com comunicações internas e ligações com o anel rodoviário. É possível compatibilizar as vias de trânsito com os córregos em leito natural, adequando as dimensões das vias. O próprio Drenurbs já fez esse tipo de adaptação.

Não somos contrários às obras de saneamento e à implantação de vias no Engenho Nogueira. Mas, se todo leito de córrego em fundo de vale for pensado como uma potencial via de trânsito, corremos o risco de transformar o Drenurbs num Viurbs. ♦

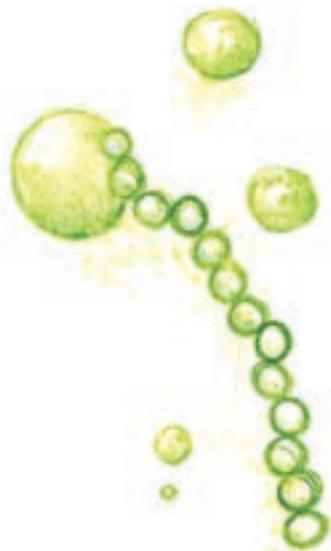
 Leia reportagem nas páginas 6 e 7.

# Retorno precoce

FLORAÇÃO DE CIANOBACTÉRIAS FORA DE ÉPOCA ASSUSTA E PREOCUPA ÓRGÃOS AMBIENTAIS

HUMBERTO SANTOS  
Jornalista

ILUSTRAÇÃO: FILIPE ALONSO



## Antecipação

Durante a floração de 2007, a Cedec estabeleceu o Sistema de Comando em Operações (SCO) para coordenar o trabalho e ações dos vários órgãos envolvidos na solução do problema. Este ano, com os primeiros indícios da proliferação, o SCO foi organizado novamente. A primeira reunião ocorreu em agosto. Foi determinado que cada órgão, dentro de sua área de atuação, levante informações para que seja feito um diagnóstico para tentar determinar a causa das florações. Os resultados serão apresentados em setembro. Aguardamos ansiosamente.

Entre setembro e dezembro de 2007, a população de 57 municípios nas bacias dos rios Doce, São Francisco e Velhas sofreu com a proliferação de algas e cianobactérias. O crescimento exagerado do número de organismos deixou a água e os peixes impróprios para consumo. Veio a chuva, diluiu o problema e tudo voltou ao normal. Será?

Em 2008, as florações de cianobactérias já apareceram no Velhas em locais pontuais, entre Lagoa Santa e Curvelo. A ocorrência preocupa porque no inverno não é comum a proliferação desses organismos. Para que ocorra o desenvolvimento de algas e cianobactérias, é necessário um conjunto de fatores favoráveis, como temperatura e velocidade da água, luminosidade, quantidade de nutrientes disponíveis e volume do rio.

A Coordenadoria de Defesa Civil de Minas Gerais (Cedec) está monitorando três pontos do Rio das Velhas nos municípios de Inimutaba, Lassance e Barra do Guaicuí. Foram feitas três coletas em cada um desses pontos, nos meses de junho e julho. De acordo com o Major Estevo, da Cedec, só na segunda amostra, coletada no município de Lassance, que o resultado foi acima do limite permitido. Por isso foi feita a análise de toxinas, cujo resultado se revelou dentro dos parâmetros. Nas outras amostras o número de células de cianobactérias por mililitro estava dentro dos limites determinados pela portaria nº 518 do Ministério da Saúde (documento que traz os parâmetros de potabilidade da água).

## A(S)CENDE O FÓSFORO

Não há consenso se algum fator sobressai e dispara o gatilho do crescimento. Para o biólogo e consultor da empresa Bioconsult, Ricardo Tsukamoto, o grande responsável pela proliferação de algas e cianobactérias é o excesso de nutrientes no curso d'água, principalmente do fósforo. Segundo ele, esse elemento é “escasso no meio natural” e chega aos rios pelo esgoto, mesmo o tratado, além dos resíduos industriais e do uso de fertilizantes na produção agrícola. O biólogo afirma que o tratamento convencional do esgoto não retira o fósforo, que vai direto para os cursos d'água.

Ele propõe o tratamento primário avançado, em que o esgoto passa por um processo semelhante ao da água - a sujeira (e os nutrientes como fósforo e nitrogênio) é precipitada após a adição de um coagulante. De acordo com Tsukamoto, esse método é cerca de 50% mais barato que o convencional.

O secretário-executivo do Comitê Gestor de Fiscalização Ambiental Integrada da Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável (Semad), Paulo Teodoro, conhece a hipótese do fósforo e explica: “as cianobactérias começaram a aparecer no Rio das Velhas de oito anos para cá. E grande parte das possíveis causas já existia. Estamos pesquisando os fatores que possam ter se alterado nos últimos 10 anos e que propiciaram o aparecimento das cianobactérias”. De acordo com Teodoro, a identificação das causas da proliferação de algas e cianobactérias vai refletir nas exigências do licenciamento ambiental dos empreendimentos. Nos novos pedidos e nas renovações também. ●



# Deu cano no rio

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE CÓRREGOS DE  
BELO HORIZONTE PROJETA AVENIDA E CANALIZAÇÃO

TAÍS AHOUGI  
Estudante de Comunicação Social da UFMG

Sujeira, assoreamento, mau cheiro e doenças há tempos atormentam a população que mora na bacia do córrego Engenho Nogueira, região noroeste de Belo Horizonte. A expectativa de melhora estava depositada no Programa de Recuperação Ambiental e Saneamento dos Fundos de Vale e dos Córregos em Leito Natural de Belo Horizonte (Drenurbs), da Prefeitura. Mas o que seria solução virou problema.

Em vez de um rio revitalizado e próprio para o convívio da população, o projeto apresentado propõe, onde hoje estão a avenida Antônio Henrique Alves e a rua Prentice Coelho, duas avenidas de 18 metros de largura, não adaptadas às condições naturais dos cursos d'água. O ganho com a criação do Drenurbs foi a integração dos cursos d'água à paisagem urbana e não sua exclusão. “O determinante foi a avenida e não a água. Onde não havia espaço para a via e o rio, colocaram a avenida por cima do rio”, critica um dos coordenadores do Projeto Manuelzão e presidente do Comitê de Bacia Hidrográfica do Rio das Velhas (CBH Velhas), Rogério Sepúlveda.

O projeto para a bacia do Engenho Nogueira também traz propostas importantes, como o fim da deposição de esgoto *in natura* e de lixo no córrego, mas peca pela própria concepção. “Na base do Drenurbs está o trabalho de educação ambiental. Como fazer isso se eles vão enterrar o córrego?”, questiona um dos coordenadores do Projeto Manuelzão, Marcus Vinícius Polignano.

Mais do que uma contradição, a falha no projeto para o Engenho Nogueira é ilegal. Desde 2006, a Deliberação Normativa (DN) 95/06 do Conselho de Política Ambiental (Copam) proíbe a canalização, a não ser quando a degradação e a ocupação é tal que torna muito difícil a recuperação. Não é o caso. O córrego possui mata ciliar significativa, é habitat de pequenos animais e, na área ainda preservada, brotam diversas nascentes. A secretária municipal de Meio Ambiente, Flávia Mourão, pondera: “Está muito ocupado dos dois lados e, para permitir que fique a céu aberto, tem que fazer desapropriação,

reassentamento. Isso tem custos”.

O trecho a ser canalizado fica onde é a rua Prentice Coelho e passa por uma área de vegetação preservada. As casas do local têm acesso ao restante do bairro e ao anel rodoviário por outras ruas, o que torna questionáveis as dimensões da avenida projetada. Nas discussões, a Prefeitura alegou que as vias de trânsito são reguladas por lei, o Plano Diretor Viário de Belo Horizonte. Thomaz da Matta Machado, um dos coordenadores do Manuelzão lembra, contudo, que a DN 95/06 é estadual e mais restritiva. Portanto, prevalece sobre o Plano Diretor. Em outras obras do Drenurbs, como as avenidas Baleares e Nossa Senhora da Piedade, para possibilitar a existência da via de trânsito e o córrego, foi feita uma adequação na largura.

## PRESSÃO CEGA

As contestações que o Projeto Manuelzão apresentou provocaram incertezas na comunidade, não só quanto às especificidades do projeto, mas também à realização da obra. Medo que decorre de pressão da Prefeitura sobre a população. “Os recursos reservados à obra não vão migrar”, garante Thomaz, também ex-secretário de atividades urbanas de Belo Horizonte. Procurada pela reportagem para falar sobre o caso, a Secretaria de Política Urbana, responsável pelo Drenurbs, não quis se manifestar.

Apesar das incoerências explícitas, os moradores que serão atingidos pelas obras se dividem. “Quem vive ali naquela situação vai achar bom tapar o rio para colocar uma avenida. A princípio, isso valoriza”, diz o engenheiro civil Fausto Pársia. O integrante do Núcleo Manuelzão Brejinho, José Henrique Bacelar, contesta: “uma avenida traz também tráfego, barulho, poeira, acidentes de trânsito”. Na Prentice Coelho, caso se execute a proposta, essas conseqüências devem ser agravadas no trecho próximo às nascentes, cujo terreno apresenta declividade acentuada.





FOTOGRAFIA: ANTONIO

A recuperação dos córregos Baiares e Nossa Senhora da Piedade [foto] fizeram a boa fama do Drenurbs, mas a intervenção do Engenho Nogueira põe em risco o pioneirismo

## PÉ DIREITO

Nas obras anteriores do Drenurbs, a demanda da população não era diferente. “O que a gente queria aqui era só a avenida”, conta, rindo, Antônio de Menezes, morador do bairro Jardim Europa, sobre o córrego Baiares. Hoje ele tem não só a avenida, feita sob medida, na frente de casa como também uma paisagem de dar inveja. Dona Leonídea também se lembra de antes da obra. “Tinha doença de rato aqui, era muito sujo, o pessoal achava que tampando resolvia”. Lá, o Drenurbs fez a avenida dos lados do córrego, não por cima dele. Ainda colocou interceptores de esgoto, fez contenção das margens, plantou grama e árvores. Em volta do rio, um parque com espaço para caminhadas e para brincadeiras.

Além do Baiares, são modelos de trabalho bem feitos os parques dos córregos 1º de Maio e Nossa Senhora da Piedade, região norte de BH. Tita, que sempre morou no bairro Guarani, vê com animação a iniciativa. Para ela, deveria se expandir para a cidade inteira. Nem mesmo a desapropriação de sua casa, que ficava à beira do córrego Nossa Senhora da Piedade, a desanima: “alguém tem que ceder, é para um motivo maior. Eu mudei de casa, mas continuei no bairro e ainda ganhei um parque”.

A canalização no Engenho Nogueira ainda está em discussão. No dia 6 de agosto, em reunião do Conselho Municipal de Meio Ambiente, o projeto foi aprovado, mas com condicionantes. Dentre elas, a obrigação de apresentar uma proposta alternativa.

## Mentira não, meia verdade

Lagoa Santa, na Região Metropolitana de BH, protagoniza história semelhante. Com propostas de duas obras aparentemente independentes e propósitos diferentes, a Prefeitura as apresenta a instâncias de aprovação distintas e com isso burla a legislação. Ambas as intervenções partem da lagoa central da cidade, que é ligada ao Rio das Velhas pelo córrego Bebedouro, bacia do Ribeirão da Mata.

No dia 21 de maio, a Prefeitura pediu ao Comitê de Bacia Hidrográfica do Rio das Velhas a aprovação de recursos do Fundo de Recuperação, Proteção e Desenvolvimento Sustentável das Bacias Hidrográficas (Fhidro), para “recuperação física da lagoa central”. Foi aprovado com ressalvas. A secretária executiva da Meta 2010, Myriam Mousinho, advertiu que era essencial pensar de forma integrada a bacia.

Na reunião, nada foi mencionado a respeito

de outra obra com impacto sobre o Bebedouro, de data anterior: a Avenida de Integração Júlio Clóvis de Lacerda. Trata-se de uma via de 6,3 mil metros de extensão que prevê a canalização de dois trechos do córrego.

No dia 22 de janeiro, o projeto da avenida tinha sido encaminhado à Superintendência da Região Central Metropolitana de Meio Ambiente (Supram). O formulário de orientação emitido pelo órgão e assinado pelo superintendente José Flávio Mayrink Pereira isenta a obra de licenciamento ambiental e autorização do Copam. O presidente do CBH Velhas, Rogério Sepúlveda, repudiou a ação: “estão nos fazendo de bobos?”. Com o aval para início das obras, a esperança de interdição está no Ministério Público, ao qual já foi encaminhada a denúncia. ●

# Por águas turvas

IMPASSES CERCAM A GESTÃO AMBIENTAL EM MINAS E NO PAÍS



FILIPE MOTTA  
Estudante de Comunicação Social da UFMG

Com R\$ 72 milhões liberados pelo tão falado PAC, o Programa de Aceleração do Crescimento do governo federal, a Prefeitura de Sete Lagoas pretende realizar uma obra que tem eriçado os cabelos de muita gente na bacia do Rio das Velhas. Para suprir a demanda por água na cidade de 217 mil moradores, que hoje é abastecida por poços artesianos, a idéia é tirar água do Rio das Velhas, através de uma adutora que será construída em, hã... no município de Funilândia, acima do trecho onde é lançado o esgoto setelagoano. Esgoto que, depois do da Região Metropolitana de Belo Horizonte, é um dos maiores poluidores do Velhas.

E aí? Quem deve dar a licença para obra começar? É uma questão de política de meio ambiente ou política de águas? Aliás, as duas coisas não são uma só? O caso de Sete Lagoas fica por aqui, mas ele nos chama para uma discussão maior.

## DOIS PESOS...

As perguntas anteriores podem ter várias repostas. Depende da boca que responder. O licenciamento ambiental e a outorga (instrumento que regulamenta o uso da água) estão estabelecidos pelas leis de Gestão de Recursos Naturais, de 1981, e de Recursos Hídricos, conhecida como Lei das Águas, de 1997. Além disso, há inúmeros decretos, portarias e outras leis federais, estaduais e municipais. A separação das leis já é um ponto de discordância. Para o coordenador geral do Projeto Manuelzão, Apolo Heringer Lisboa, “as duas propõem uma série de instrumentos para a gestão do meio ambiente e dos recursos hídricos, que na verdade deveria ser uma só”.

O professor da Faculdade de Direito da UFMG, Fernando Galvão, acredita que haver duas leis separadas para o setor de meio ambiente é necessário e que a legislação em si não é um problema, mas sim a gestão que se faz com ela. Já o secretário executivo do Comitê da Bacia

Hidrográfica (CBH) do Rio Paraopeba, Mauro da Costa Val, vê essas leis como determinantes nas categorias de gestão a que se referem. Para ele a política de gestão de recursos hídricos é descentralizadora e participativa, enquanto a de meio ambiente tem seu poder concentrado nas esferas de governo tradicionais.

## POR UMA VISÃO SISTÊMICA

Um grande salto da política ambiental foi a criação dos CBH's. Os comitês são órgãos públicos formados por integrantes da sociedade civil, usuários de água (como indústrias e companhias de saneamento) e poder público. Toda outorga deve respeitar as prioridades estabelecidas no plano de bacia e o enquadramento por classe do curso d'água, que define metas de qualidade para os rios. Esses documentos são aprovados pelos membros dos CBH's.

Os comitês têm enfrentado inúmeros entraves. Apesar de sua existência ter sido determinada em 1997, muitos deles foram criados como imposição, outros têm estrutura política frágil e pouca participação popular. Mesmo aqueles considerados exemplo, como o do Rio das Velhas e o do Paraopeba, têm enfrentado problemas. “Eles [os comitês] não têm informações técnicas sobre a realidade dos rios, sobre a capacidade de depuração que os rios têm”, argumenta Apolo, que foi presidente do CBH-Velhas até o final do ano passado.

Outra crítica é a falta de incentivo, por parte do estado, à criação da agência de bacia, braço executivo, de cada comitê. Ela serviria como instrumento de captação de recursos, já que o comitê não pode ter personalidade jurídica. Sem as agências, os comitês de bacia empacam. O dinheiro arrecadado com a cobrança pelo uso da água e lançamento de efluentes fomentaria pesquisas sobre a bacia e auxiliaria nos procedimentos de outorga e licenciamento na região de abrangência.

E, ainda que as agências já estivessem em plena ati-



vidade (a Peixe Vivo, da Bacia do Velhas, entrou em operação em 2007 e tem planos de iniciar a cobrança em 2009), uma ferramenta indispensável está engatinhando: o cadastro de usuários. Um estudo da Agência Nacional de Águas (ANA), finalizado em março deste ano e baseado em dados do IBGE e do Inbra, calcula em torno de 7,5 milhões o número de usuários de água bruta no Brasil. Desses, cerca de 500 mil necessitam de outorga concedida pela ANA ou pelos estados. O restante são usuários com consumo insignificante (que só precisam de uma autorização simplificada). Hoje, somente 140 mil usuários estão cadastrados. No final de 2007, foi iniciado, em Minas, um trabalho conjunto entre o Instituto Mineiro de Gestão das Águas (Igam) e os Comitês para ampliar o cadastro.

#### BRIGA DOMÉSTICA?

Mas somente essa ação não parece ser suficiente para os integrantes de comitês. “Por que a administração pública não está interessada em consolidar o sistema de recursos hídricos?”. À sua pergunta, o próprio Mauro da Costa Val dá uma resposta: “tudo indica que quem está com o poder na mão não quer transferir esse poder”. Para o secretário adjunto de Meio Ambiente de Minas Gerais, Shelley Carneiro, um grande exemplo da descentralização da gestão do meio ambiente foi a criação, no final de 2007, das Unidades Regionais Colegiadas, as URC’s. Elas representariam para o licenciamento um papel semelhante ao que os CBH’s têm na outorga. Órgãos colegiados, elas são ligadas a uma Superintendência Regional de Meio Ambiente (Supram) responsável pelo suporte técnico. Segundo o governo estadual, as URC’s vão descentralizar e trazer agilidade ao licenciamento ambiental.

Várias críticas têm sido feitas a elas. Seus limites de atuação não respeitariam as bacias hidrográficas como unidade de planejamento, algo considerado como um princípio básico da política pública ambiental. A URC-Velhas, por exemplo, conta com o município de Barão de Cocais, que faz parte da Bacia do Rio Piracicaba, afluente do rio Doce. Apesar disso, para Shelley, mais que o limite das bacias, as afinidades políticas e culturais das regiões devem sim ser levadas em conta, como foi na criação das URC’s.

A principal crítica é de que as URC’s estão suprimindo o espaço dos comitês. Para Mauro, “ao criar as URC’s, o governo se sobrepôs aos comitês sem consulta e sem procurar uma adequação para ter uma gestão integrada, com uma visão sistêmica da bacia”.

Shelley contesta os críticos e argumenta que as URC’s fazem parte de um novo modelo de pensar meio ambiente em Minas Gerais. As críticas, segundo ele, estariam sendo feitas dentro do modelo “antigo”. Para o secretário, a integração, como entre as políticas da Fundação Estadual de Meio Ambiente (Feam) e as do Igam, tem sido feita. Mas reconhece que são necessárias melhorias na gestão das águas.

#### PROBLEMA NACIONAL

As dificuldades do licenciamento no país são mais amplas. O diretor de avaliação ambiental do Ministério do Meio Ambiente (MMA) Volney Zanardi, observa que falta uma visão política que integre não só os órgãos que lidam com o licenciamento, como o MMA e as secretarias de meio ambiente, mas também os setores que são afetados pelos empreendimentos. Isso acabaria travando o setor com uma burocracia que não é de sua responsabilidade. “Licenciamento tem aspectos sociais, de saúde, de segurança, mas não pode recair tudo sobre os órgãos de meio ambiente. Isso atrasa”, atesta Volney.

O processo de licenciamento atual deixa deficitário o setor de fiscalização das outorgas e licenciamentos já concedidos. E ainda é preciso tomar cuidado com a vontade de acelerar os processos, como as pressões para liberação de hidrelétricas em curto prazo que têm acontecido nos últimos dois anos. “Se você pega uma hidrelétrica nos Estados Unidos, empreendimentos menores e em ecossistemas muito menos complexos que os nossos, o licenciamento leva em torno de quatro, cinco anos”, diz o diretor do MMA.

Quanto a Sete Lagoas, exemplo que abriu essa reportagem, até o fechamento da edição, o pedido de outorga se encontrava em análise técnica no Igam. Considerado de pequeno porte, o empreendimento retirará 490 litros de água do rio por minuto. Se fossem 500 litros, a decisão passaria pelo CBH-Velhas, que tem contestado a priorização da obra em detrimento do tratamento do esgoto.

# “Para uso antrópico”

Os pedidos de outorga e de licenciamento são enviados aos órgãos técnicos responsáveis, de acordo com o impacto do empreendimento. Não há correlação direta com o fato de, por exemplo, o rio em que um projeto vai ser implantado ser nacional ou estadual. Quando os empreendimentos são em área de fronteira ou têm impacto nacional, ou em mais de um estado, o licenciamento e outorga são de competência dos órgãos federais – como o Ibama e a ANA. Já em casos de impacto regional, quem faz as análises são órgãos estaduais - Feam e Igam, em Minas – ou órgãos municipais nos casos das grandes cidades, como Belo Horizonte.

Entretanto, como lembra Volney Zanardi, do MMA, há casos, como pequenas hidrelétricas em um rio nacional, em que a outorga é dada pela ANA, mas, pelo fato do restante do impacto ambiental ser considerado local, o licenciamento é dado pelo órgão estadual.

Com relação à concessão da outorga em Minas, a de lançamento de efluentes (resíduos) nos cursos d’água está sendo regulamentada e ainda não passa pelos CBH’s. Hoje, é a Feam o órgão responsável por sua autorização, expedida em conjunto com a licença ambiental. Contudo, desde 1997, segundo uma resolução do Conselho Nacional de Meio Ambiente, a outorga é um pré-requisito para o licenciamento.

Os comitês mineiros, de acordo com a Lei Estadual 13199, passaram a ter a possibilidade de analisar e emitir uma opinião sobre a outorga para projetos de grande potencial poluidor. Essa abertura não é prevista na legislação federal.

A demanda de água em algumas bacias é maior que a oferta. Por isso a lei determinou prioridade de uso, em ordem, para abastecimento humano e, no caso de Minas, para proteção dos ecossistemas. A política nacional coloca a segunda prioridade como des-sedentação de animal. Ninguém pode usar água além da chamada vazão ecológica (leia o verbete).

O diretor de outorga da ANA, Luciano Menezes explica que, “na prática, as vazões ecológicas são definidas pelos critérios de outorga que não tem nada, nada, absolutamente nada, de ecológico. É apenas uma estatística das vazões observadas, procurando dar garantia de oferta d’água para os usos antrópicos [do homem]. Você pode repetir exatamente como eu estou falando. Você gravou, né? Não é para uso ambiental, não. É para uso antrópico”.

Segundo Luciano, os cálculos de outorga têm sido feitos sem a informação ambiental necessária, por falta da integração entre a área de gestão ambiental e a de recursos hídricos. “Uma das coisas que mais quero ver é a área ambiental participando dos planos de recursos hídricos, ajudando a definir vazões ecológicas”, diz o diretor. Mauro, do CBH-Paraopeba, e Apolo, do Manuelzão, argumentam que a falta de integração e motivação política do estado em promovê-la acaba dificultando a possibilidade dos comitês autorizarem a outorga de maneira efetiva. ♦

## Verbete

### Vazão ecológica

*Quantidade de água necessária em um curso d’água para que o ecossistema ao seu entorno se mantenha em equilíbrio. Há tanto vazões mínimas, para o caso de retirada de água, quanto máximas, que ocorrem, por exemplo, na construção de represas.*



# Velho Chico: o rio da navegação



FOTO: MARIANA GARCIA

MARIANA GARCIA  
Estudante de Comunicação Social da UFMG  
Texto ganhador do concurso Comunicador do Futuro

“Meu primeiro embarque foi no dia 10 de outubro de 1945, no vapor Engenheiro Halfeld. Tinha 16 anos. Nós aqui não tínhamos outro emprego”. Quem conta a história é Waldemar Santos, o Binga, que durante 10 dos seus 79 anos de idade navegou pelas calmas águas do rio São Francisco. Ele mora em Pirapora, Norte de Minas, a 347 km da capital.

Histórias como a de Binga estão longe de ser raridade em Pirapora, primeira cidade do trecho navegável do Velho Chico. Não é de surpreender que o lugar respire navegação, ou o que sobrou dela. “O papel da navegação em Pirapora foi de integração e desenvolvimento. Ela parou e a cidade também”, afirma Lúcio Barreto, ex-diretor presidente da Companhia de Navegação do São Francisco. O rio, que um dia já foi conhecido como o Mississipi brasileiro, era a estrada para o interior do país. Mas pouco resta desses tempos.

## BARCAS DO CHICO

Antes da chegada dos vapores, na segunda metade do século XIX, as barcas movidas pela força dos remeiros dominavam o rio. “Papai era remeiro, e foi numa viagem que ele conheceu minha mãe em Pilão Arcado [Bahia]. O barco atracou e ficou três dias. Minha mãe ia apanhar água no rio com aquelas bolsas. Os remeiros ficavam na banda e começavam a jogar piadinhas e numa dessas minha mãe caiu”, lembra Manoel Pereira de Carvalho, Santú.

Os remeiros ajudaram a desenvolver a navegação no Velho Chico. “Eles davam no duro mais do que a gente. Nós viajávamos num barco motorizado e com eles era na vara ou no vento. Quando acabava o vento, empurravam a barca com a vara no peito”, diz João Vieira de Carvalho, o João das Queimadas.

## VAPORES DA INTEGRAÇÃO

O Velho Chico liga o Norte e o Sul do Brasil, dois extremos geográficos e sociais. É por essa razão que ele ficou conhecido como o “rio da integração nacional”. Segundo o jornalista Marco Antônio

Coelho, em seu livro *Os descaminhos do São Francisco*, os cerca de 250 anos de navegação no Velho Chico foram de enorme significado para o território nacional. Sua época áurea começou em 1871, quando os primeiros vapores, também conhecidos como gaiolas, chegaram ao rio, e durou até meados do século XX. Eles reinaram imponentes nos 1.371 km navegáveis.

“Todo o Nordeste viajava nos vapores, uns desembarcavam aqui e pegavam o trem para São Paulo”, lembra João das Queimadas. Ele sabe muito bem desse tempo. Em 1946, embarcou como marinheiro no vapor Baependi, o primeiro dos três pelos quais passou. De Pirapora a Juazeiro/Petrolina, os vapores escoavam diversos produtos e transportavam milhares de brasileiros. Alguns iam para as romarias em Bom Jesus da Lapa, muitos desciam em busca de emprego e outros tantos fugiam da seca.

## ENTROU AREIA

Na década de 1950, foram construídas rodovias que ligavam o país de Norte a Sul. Diante do asfalto, foi inevitável que a navegação entrasse em decadência. Segundo João das Queimadas, “antes da rodovia, quisesse ou não quisesse, tinha que vir pelo rio”. As viagens pelo vapor eram longas, lentas. “De Juazeiro até aqui, o vapor gastava 13 dias de viagem. E de ônibus eram três dias, só que direto pra São Paulo”, lembra João.

Pouco tempo depois vieram as barragens, como Três Marias e Sobradinho, que contribuíram para acelerar o assoreamento do rio. Se antes as gaiolas já ficavam horas encalhadas nos bancos de areia, com as barragens a situação só fez piorar.

“Isso aqui era tudo água. Não tivemos cuidado com o rio”, afirma o piloto Pedro Passos Feitosa, 61 anos, apontando para as extensas margens de pura areia do São Francisco em sua passagem por Pirapora. Pedro é imediato do capitão fluvial Cassiano José de Castro, 79 anos, 48 anos de serviço, que comanda o único vapor ainda em atividade no São Francisco e no mundo: o Benjamin Guimarães, Patrimônio Histórico de Pirapora. Após ser reformado, ele voltou a navegar em agosto de 2004, mas agora faz somente pequenos passeios turísticos. De comuns, os vapores passaram a ser exóticos. O Benjamin virou uma espécie de museu flutuante. ♦

# Além do lucro

EMPRESAS QUE QUEREM FAZER ALGO A MAIS OU GANHAR MAIS?

LUCAS SÁVIO E STÉPHANIE BOLLMANN  
Estudantes de Comunicação Social da UFMG

É difícil discordar da importância de ações desenvolvidas em prol da sociedade e do meio ambiente. E quando essas ações são praticadas por empresas não é diferente. É ruim que uma empresa se preocupe em reduzir os gastos de energia? Que recicle e mantenha um bom relacionamento com seus funcionários e comunidade em seu entorno? Responsabilidade socioambiental. Na maioria dos casos, esse é o nome dado a essas ações.

Se existe algum consenso quanto à importância da responsabilidade socioambiental, o mesmo não existe acerca de sua definição. Preservar o meio ambiente. Ter valores sociais ligados ao desenvolvimento sustentável. Preocupar-se com seus públicos. Uma responsabilidade da empresa não só com a geração de lucro para seus acionistas, mas um compromisso moral para com a sociedade. A responsabilidade socioambiental pode ser cada uma dessas definições, todas elas juntas, ou, até mesmo, nenhuma delas.

“Eu acho que a empresa que abraça esse tipo de projeto está, na verdade, fazendo o que se poderia chamar de responsabilidade corporativa”. A idéia que defende o doutor pela Escola de Comunicação e Artes da Universidade de São Paulo, Germano Azambuja, é que essas empresas estão apenas preocupadas com o seu próprio negócio. Trata-se de uma questão conceitual. Para ele, ser sócio e ambientalmente responsável é uma oportunidade das empresas ganharem visibilidade e se fixarem na mente das pessoas



- Campanha de redução de gasto de energia, campanha de reciclagem, divulgação do trabalho socioambiental da empresa?  
- Tudo feito, Senhor.

como tendo boas intenções. Germano afirma que, “na cabeça do empresário, esse tipo de programa não é benevolência, é investimento”. E ainda questiona: “qualquer empresa que passar por necessidades, o que ela vai cortar primeiro? Ela vai cortar pessoal e os programas que são acessórios”.

Mas usar a responsabilidade socioambiental apenas como forma de dar visibilidade pode não ser interessante. Quando ela não é encarada como um instrumento de gestão e nem é adotada em todos os setores, servindo apenas como uma forma de promoção da empresa, em algum momento, essa empresa vai sujar sua imagem. De acordo com a coordenadora do curso de Negócios Internacionais do Centro Universitário Franciscano, de Curitiba, Andrea Levek, as ações devem ser tratadas de maneira estratégica, através da

elaboração de um plano de ações. Esse plano deve abordar o que, quando e como deve ser feito. “Não adianta nada fazer uma ação social que não tem nada a ver com a minha empresa”, ressalta Andrea.

## (IN)VISÍVEL

Algumas pessoas associam a responsabilidade socioambiental com ações de marketing (ver box). A professora da Universidade Católica de Pelotas, Margareth Michel, defende que ela deve existir desvinculada de qualquer tipo de visibilidade. Quando essa prática passa a ser usada apenas para publicidade, deixa de ser responsabilidade socioambiental e se torna marketing para causas sociais. “Quer fazer marketing social? Faça, e faça bem feito. Diga que é marketing social e tudo bem”, enfatiza ela.

Ainda assim, há quem afirme

que não há problema algum em fazer propaganda das ações empreendidas. Pelo contrário, “você só consegue ter acesso ao que ela dá visibilidade. Ela pode ser muito boa empresa, mas se ninguém sabe, o que adianta ela ser boa?”, destaca o professor do Departamento de Comunicação Social da UFMG, Márcio Simeone. O diretor executivo da revista eletrônica “responsabilidadesocial.com”, Fabio Eon, afirma que a publicidade pode ser feita, “desde que tenha números que provem que a empresa investiu na área”.

Um dos instrumentos mais utilizados para provar que a empresa investiu em responsabilidade socioambiental é o balanço social. Elaborado e publicado anualmente pela própria empresa, o balanço social é um relatório com informações qualitativas e quantitativas das ações desenvolvidas por ela. Para ganharem credibilidade, empresas de auditoria independentes são contratadas para checar e atestar a veracidade dos dados contidos no balanço.

## Obrigação?

Ser ou não ser sócio e ambientalmente responsável, para alguns, deixou de ser só um diferencial para a empresa. Principalmente em setores que o preço e a qualidade dos produtos são muito similares, empresas que apresentam projetos sociais ou ambientais e que possuem certificados (ver box) estão vários passos a frente de seus concorrentes. “Na verdade, a empresa está fazendo uma estratégia de sobrevivência”, afirma Andréa Levek. A professora diz que hoje a responsabilidade socioambiental é uma obrigação. Fabio Eon acredita que “as empresas que não estiverem nesse caminho nos próximos

10 anos não terão consumidores”.

Entretanto, em alguns setores, ações ligadas à responsabilidade socioambiental podem não ser suficientes. É o caso, por exemplo, de mineradoras. Mesmo que essas empresas desenvolvam projetos sociais e ambientais, eles não são capazes de reverter os impactos causados. “Quando o minério acabar, vai ficar o buraco ali”, afirma Germano Azambuja. E ele destaca que “fica uma coisa meio hipócrita você falar que está devolvendo à sociedade”.

O mesmo pode ser dito em relação a cadeias de lanchonetes que promovem um

## Certificado

Uma forma de saber se uma empresa é sócio e ambientalmente responsável é por meio de certificações. Elas são elaboradas e concedidas por organizações que estabelecem critérios que devem ser cumpridos pela empresa. Esses critérios são verificados periodicamente para a manutenção do certificado. “Todos os tipos de certificações que são criados vão, de certa forma, unificando as práticas em um nível global de produção e de comércio. Elas vão pressionando as organizações e estas têm que se enquadrar”, explica o professor Márcio Simeone.

dia ao ano para reverter suas vendas para uma instituição. “Mas e o que eles fazem de propaganda para que crianças saudáveis ingiram uma quantidade fabulosa de açúcares, desenvolvendo obesidade, diabetes, outras doenças cardiovasculares?” pergunta Germano. Isso também acontece com empresas que fabricam e comercializam armas, tabaco, álcool. Para Fabio Eon, não existe ação de responsabilidade socioambiental capaz de anular o fato de que essas empresas fazem ou comercializam produtos que causam grandes danos à saúde e à sociedade. ♦

## Controverso

O estudo do marketing envolve conhecimentos de campos como administração, sociologia, antropologia, estatística e psicologia. Como sua tradução para o português gera uma série de controvérsias (não se decide, por exemplo, se a tradução seria mercadologia ou mercadização), o termo é comumente usado em inglês. Também não existe consenso quanto ao seu significado, sendo que a definição consagrada é a da American Marketing Association: “Marketing é a atividade, conjunto de instituições e processos para criar, comunicar e distribuir ofertas que têm valor para consumidores, parceiros e sociedade em geral”. Muitas pessoas confundem marketing com propaganda, mas ela é só uma parte do marketing, a promoção dos produtos ou idéias ofertadas.



# Cof, cof, cof

PESQUISA SOBRE QUALIDADE DO AR MOSTRA COMO ANDAM (MAL) OS ARES BRASILEIROS

GABRIELLA HAUBER E JULIANA AFONSO  
Estudantes de Comunicação Social da UFMG

Os aparelhos de medição espalhados por Belo Horizonte indicam: a qualidade do ar está boa. Mas a poluição atmosférica continua incomodando e prejudicando a saúde da população. O motivo? Partículas muito finas que não são detectadas por esses equipamentos. Eles não medem as partículas mais prejudiciais à saúde, abaixo de 10 micrômetros (a milésima parte de um milímetro, também conhecida como PM). Segundo o professor e pesquisador do Laboratório de Poluição Atmosférica Experimental da Faculdade de Medicina da Universidade de São Paulo, Paulo Saldiva, as partículas inferiores a PM 2,5 penetram até os alvéolos, no fundo do pulmão.

Com medidores que captam partículas menores que 2,5 micrômetros, o professor coordena, desde abril de 2007, uma pesquisa que avalia a qualidade do ar em seis regiões metropolitanas brasileiras: Belo Horizonte, Curitiba, Porto Alegre, Recife, Rio de Janeiro e São Paulo. A pesquisa tem como objetivo identificar as fontes emissoras de poluentes e medir a concentração de partículas menores que PM 2,5.

A coleta de material particulado da atmosfera é feita através de um sistema de bomba de sucção que capta o ar. As partículas maiores que 2,5 micrômetros são separadas e as menores ficam coladas no filtro. O professor do Departamento de Anatomia Patológica da Faculdade de Medicina da UFMG e responsável pela pesquisa em Belo Horizonte, Geraldo Brasileiro Filho, explica que “esse filtro é analisado para determinar a quantidade e qualidade das partículas existentes”.

A pesquisa tem previsão de término para novembro de 2008, mas já existem resultados parciais. Em todas as cidades monitoradas, com exceção de Recife, os brasileiros respiram ar inadequado. “Em BH, a gente calcula que a expectativa média de vida seja reduzida em um ano, um ano meio”, exemplifica Paulo Saldiva. Doenças cardiovasculares e respiratórias como bronquite crônica, asma e câncer de pulmão podem ser decorrentes da poluição atmosférica.

Assim como nas outras cinco capitais analisadas,

os principais causadores da poluição atmosférica em Belo Horizonte são os veículos automotores. A gerente de Gestão da Qualidade do Ar da Fundação Estadual do Meio Ambiente (Feam), Elisete Gomides Dutra, explica que nos pontos de maior tráfego e tendência a engarrafamento há uma maior concentração de poluentes.

De acordo com Saldiva, a inspeção e manutenção de veículos e a melhoria do transporte coletivo são possíveis soluções para reduzir a poluição atmosférica. Outras medidas para melhorar a qualidade do ar são incentivar transportes alternativos e fazer com que os veículos emitam menos poluentes, seja por meio de filtros ou de combustíveis de melhor qualidade.

## PADRÃO NOVO, LEI ANTIGA

Em outubro de 2006, a Organização Mundial de Saúde (OMS) recomendou novos padrões de qualidade do ar. A média diária de partículas inaláveis passou de 150 micrômetros por metro cúbico ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ) para 50. A partir dessa média, o ar já é considerado prejudicial à saúde. O Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama), que define os parâmetros brasileiros, porém, ainda não alterou seus padrões. Em Belo Horizonte, com aparelhos que medem partículas de PM 10, a média diária gira em torno de 30  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ . Caso os aparelhos medissem PM 2,5, os índices ficariam acima do recomendável pela OMS. “A lei é antiquada. Nossa norma ambiental é dos anos 90”, critica Paulo Saldiva.

Esse atraso dificulta a utilização, pela Feam, de aparelhos que medem partículas ultrafinas. Elisete explica que não adianta medir PM 2,5 quando a legislação aplica parâmetros para PM 10. Recentemente, a própria Feam comprou um equipamento que mede PM 2,5 e que, inicialmente, será utilizado para testes. ♦

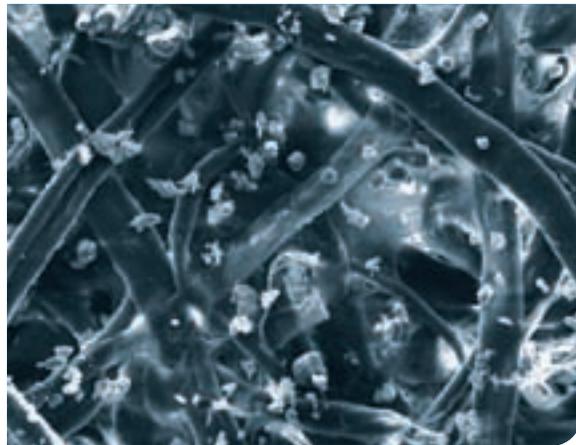


FOTO: ARQUIVO PAULO SALDIVA

Perigo à vista: partículas inferiores a 2,5 micrômetros ampliadas em 500 vezes

# Trilhos do Velhas

OS DESCAMINHOS DAS FERROVIAS NA BACIA

VANESSA VEIGA E VICTOR GUIMARÃES  
Estudantes de Comunicação Social da UFMG

**B**em no início do século XX, o trem chegou à bacia do Velhas. Curvelo, 1904. Lassance, 1908. Augusto de Lima, 1912. As datas inscritas nas antigas estações relembram um tempo em que ferrovia significava velocidade, civilização, progresso. O historiador Newton Vieira, que trabalha em um centro cultural construído no antigo prédio de uma estação em Curvelo, conta que o trem chegou para mudar a história da cidade. O jornal, que saía do Rio de Janeiro, agora chegava a Curvelo em apenas um dia, trazido pelos trilhos da Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCB). “Só isso já representou uma revolução”, avalia Newton. As matérias-primas chegavam mais rapidamente, a produção do município era escoada com mais velocidade.

Muitos municípios mineiros cresceram no entorno das estradas de ferro. Dos 154 municípios por onde passam linhas férreas em Minas, 25 estão na região do Velhas. A chefe do Setor de Meio Ambiente, Cultura e Turismo de Buenópolis, Irene Rodrigues, comenta que a ferrovia orientou a própria expansão urbana dos municípios. Em sua cidade, a prefeitura, a igreja matriz e o fórum foram construídos na beira dos trilhos. Como aponta o gerente do Programa Trens de Minas, do governo do estado, José Antônio Coutinho, “quando as ferrovias foram implantadas, tinham um significado maior, levando o crescimento e o desenvolvimento, até para a formação de muitas cidades”.

## CIDADES DE FERRO

A produção agropecuária de municípios como Lassance e Buenópolis cresceu com a chegada dos trilhos. O carvão produzido em Corinto era transportado pelo trem, assim como o cristal de Joaquim Felício. Outras atividades só surgiram por causa da estrada de ferro. Em Augusto de Lima, a inauguração do trecho ferroviário provocou a chegada de muitas pessoas em busca de trabalho na extração de madeira para alimentar a própria ferrovia. Isso sem mencionar o grande número de trabalhadores locais que se tornaram ferroviários. “Todo mundo viu uma possibilidade de melhoria na vida”, lembra Benedito Vasconcelos, funcionário da prefeitura em Augusto de Lima.

Outras marcas deixadas pelas ferrovias não se restringem à atividade econômica. Segundo Moisés Vieira Neto, autor de “Lassance, Vida e Obra de Dr. Carlos Chagas”, a EFCB foi responsável pela construção de uma escola e um salão para exposições artísticas no município de Lassance. Como nos conta Hamilton Maria, morador de Corinto, a ferrovia trouxe para a cidade uma escola pro-

“A gente foi criado nas margens da linha”, lembra Jair Prates, filho de Manoel, que seguiu os mesmos passos do pai e também foi trabalhar na ferrovia. Segundo ele, a alimentação dos funcionários era boa, e o padrão de vida de sua família era melhor. “O ferroviário era um funcionário respeitado”, comenta.

## NA ESTRADA DA CULTURA

Como ocorreu com a cultura mineira de uma forma geral, o trem também deixou sua marca na cultura das cidades da região do Velhas. Segundo o historiador Newton Vieira, a influência na literatura e na poesia de Curvelo foi enorme, e pode ser medida pelas referências à estrada de ferro na obra de escritores curvelanos como Lúcio Cardoso, autor de *Maleita* (1934) e *O Viajante* (1970).

A influência do trem pode ser sentida em coisas mais sutis, não registradas. Uma série de práticas sociais e sentidos atribuídos a elas estavam ligados à existência do trem, sobretudo na época do transporte de passageiros. Hamilton Maria se lembra com carinho do tempo em que carregava malas na estação de Corinto. Andréa

Nascimento, chefe do Departamento de Turismo e Meio Ambiente de Joaquim Felício, relembra a época em que o trem chegava ao município lotado para o carnaval.

A memória ferroviária sobrevive naqueles que viveram os tempos do trem. “A gente tem a ferrovia no coração”, comenta Hamilton Maria. Jair Prates se lembra de escutar o barulho do trem e correr para ver o pai chegar. Newton Vieira rememora o tempo em que apanhava as pedras entre os dormentes para fabricar presépios em Curvelo. Benedito Vasconcelos se recorda de quando comprava passagem de 2ª classe para Augusto de Lima e viajava fora da cabine, sob as reprimendas do inspetor do trem. Todos se lembram do prédio da estação, que tinha res-

taurante e lojas e era um lugar de convívio de toda a cidade. Lugar de encontros e despedidas, a plataforma da estação era mesmo a vida desses lugares, como na canção de Milton Nascimento e Fernando Brant.

## ENCAIXOU NOS TRILHOS?

“É meio senso comum dizer que ferrovia no Brasil não deu certo”, afirma a professora do Instituto de História da Universidade Federal de Uberlândia, Dilma de Andrade. Mas a história das estradas de ferro do Brasil não é tão linear, nem chegou ao final. Durante o desenvolvimento da malha ferroviária, ela passou por dois grandes entraves. O primeiro foi relativo à opção das bitolas (distância entre os trilhos) das linhas. O professor de enge-



FOTO: VICTOR GUIMARÃES

Locomotiva  
exposta no centro  
de Corinto

*Todos os dias,  
toda manhã /  
Ele sozinho na  
plataforma /  
Duve o apito, sente  
a fumaça /  
E vê chegar o  
amigo trem /  
Que acontece que  
nunca parou /  
Nessa cidade de  
fim de mundo*

“Roupa  
Nova” Milton  
Nascimento e  
Fernando Brant

fissional da rede ferroviária, que formava quadros para as ferrovias, mas também para a indústria automobilística e para os estaleiros.

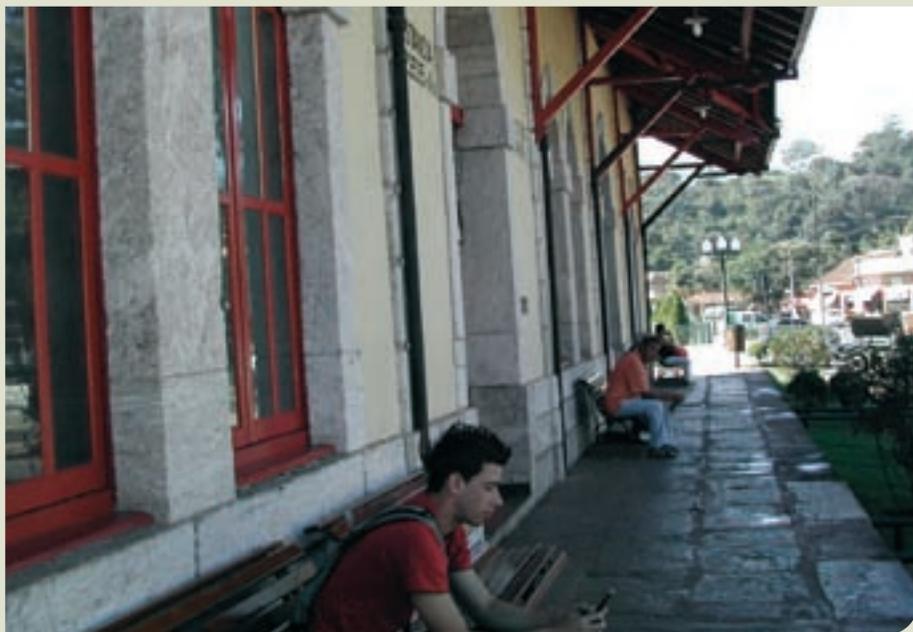
Talvez, a marca mais importante do progresso trazido pelo trem tenha sido deixada nas vidas daqueles que trabalharam nos trilhos. Manoel Prates, morador de Lassance, trabalhou na rede ferroviária por doze anos. Apesar do trabalho duro, que muitas vezes varava madrugadas, Manoel define a ferrovia (na época administrada pela União, por meio da Rede Ferroviária Federal - RFFSA) como “uma empresa boa, que pagava bem”. O salário dos que trabalhavam nas linhas estava entre os mais altos da época, e muitas famílias foram construídas com o suor derramado nos trilhos.

Em Itabirito, a estação de trem é ponto turístico e de encontro

*Todos os dias é um vai-e-vem  
A vida se repete na estação  
Tem gente que chega pra ficar  
Tem gente que vai  
Pra nunca mais*

"Encontros e Despedidas"

Milton Nascimento e Fernando Brant



nharia da Universidade Estadual Paulista (Unesp), Rudney Queiroz, explica que as primeiras linhas de trem do país utilizaram a chamada “bitola larga”, que media 1600 mm e seguia o modelo inglês. Durante a expansão, algumas linhas optaram pela bitola estreita, de 1000 mm, por uma questão de economia, que hoje causa prejuízo. A diferença entre bitolas impede a ligação direta das linhas de trem, desestimulando o investimento em ferrovias.

Outro problema para o setor ferroviário foi a competição com as rodovias. A professora Dilma pontua que, desde o governo do presidente Washington Luiz, no início do século XX, começou-se a dar grande atenção ao sistema rodoviário, em detrimento do transporte ferroviário. Com o lema “governar é abrir estradas”, foram fortes os investimentos em estradas pavimentadas, opção que se acentuou no governo do presidente Juscelino Kubitschek, na década de 1950. Embora a Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA) tenha sido criada em 1957, transformando 14 ferrovias particulares em propriedades da União, JK atraiu as montadoras de veículos, incentivou a indústria automobilística e abriu estradas ao longo do sertão do país, influenciado pelos norte-americanos, que expandiam sua indústria de automóveis logo após a II Guerra Mundial. Na época da ditadura, o Geipot (Grupo Executivo de Integração de Política de Transporte) impôs em 1976 o programa de erradicação dos ramais ferroviários. A política de estado era substituir ramais por es-

tradas que, ao final, nunca foram construídas ou poucas foram efetivadas. Em 1994, após a implosão da RFFSA, completamente enfraquecida pela má gestão e pelo déficit, deu-se início ao processo de privatização.

A professora Dilma de Andrade afirma que, “por um conjunto de fatores políticos e econômicos a opção foi majoritariamente pelo transporte rodoviário”. E, ao comparar com outros países, a professora faz uma dura crítica: “em países europeus e nos EUA, as ferrovias também foram desestimuladas, mas nada que se compare ao Brasil. Então a política de transporte ferroviário nunca foi uma política e sim uma antipolítica”.

#### NOVOS TEMPOS, NOVOS SIGNIFICADOS

Só pode ser com nostalgia que aqueles que viajaram de trem se referem atualmente às ferrovias. Hoje, os tempos são outros. O efeito da erradicação dos ramais ferroviários se fez sentir na malha mineira. Segundo José Antônio Coutinho, dos mais de 8.000 quilômetros de trilhos outrora existentes no estado, restam ainda 5.216. Desse, 570 estão na bacia do Velhas. Além disso, dos dois trechos da malha mineira onde até o transporte de cargas foi desativado, um está completamente situado na região do Velhas (de Corinto a Pirapora), e outro parcialmente (a parte localizada entre Belo Horizonte e Ouro Preto da chamada Linha Mineira). Os trechos foram considerados anti-econômicos pelas concessionárias que administram as ferrovias.

Mesmo naqueles municípios por onde passa o trem de carga, o efeito da ferrovia não é mais o mesmo. Os trens, que transportam, sobretudo, minério e produtos do agronegócio, não têm mais o poder de dinamizar as economias locais e provocar o desenvolvimento dos pequenos municípios. Hoje, o transporte da produção local é todo feito em caminhões. “O caminhão vai até a fazenda e é mais rápido”, explica o agricultor Walandir Ferreira Filho, morador de Lassance, que vive a poucos metros da linha férrea. O modal ferroviário é utilizado principalmente para o transporte de grandes volumes, a grandes distâncias. Embora os trens sejam importantes para a economia do estado – 70% das cargas transportadas por ferrovias no Brasil passam pela malha mineira, segundo Coutinho –, a ligação com a vida das cidades praticamente desapareceu.

O fim do transporte de passageiros na maioria dos municípios da bacia, por volta da década de 1980, foi a mudança mais radical. “Quando passou a correr ônibus, o povo já não queria mais o trem”, comenta o ex-ferroviário Manoel Prates. E esse descaso da população, que pode ser percebido nos freqüentes roubos de trilhos e outros materiais das ferrovias, foi acompanhado pelo descaso das autoridades, que, em muitos casos, abandonaram as instalações da ferrovia às moscas.

A mudança do significado da linha férrea pode ser percebida quando visitamos as antigas estações. As que não estão

completamente abandonadas e não se tornaram – no mínimo – depósitos de lixo foram transformadas em bibliotecas e centros culturais. A casa do agente da estação de Lassance tornou-se delegacia de polícia. Outros imóveis foram reaproveitados. Em ambos os casos, nem sinal do trem, que não pára mais na maioria delas. Não há mais chegadas e partidas.

### APAGÃO LOGÍSTICO

Para o assessor de comunicação da empresa MRS Logística, concessionária da malha ferroviária Leste Sudeste de Minas Gerais, Rodrigo Martins, as políticas públicas do governo em relação ao transporte ferroviário “não estão sendo feitas de maneira inteligente”. Segundo o assessor, “ainda há pouca ação do Estado no sentido de fazer crescer as ferrovias, que são uma necessidade da economia brasileira. É um caminho para diminuir gargalos, gastos no escoamento da produção, de fazer crescer a exportação e reduzir problemas graves como superlotação nas estradas e acidentes rodoviários”. A crítica é fundamentada pelo professor Rudney Queiroz, que explica que, “por ser o Brasil um país continental, ele necessita de dois modais de transporte: o rodoviário e o ferroviário. Rodoviário para pequenas e médias distâncias; e ferroviário, para longas distâncias e grandes volumes de carga. Com a integração dos dois é que se viabiliza o transporte no país”. O assessor da MRS ressalta que ações em linhas férreas levam tempo e, se elas não acontecerem rapidamente, pode ocorrer no país um “apagão logístico”. A expressão se refere a dificuldades para escoar e exportar a produção, e ao trabalho das indústrias brasileiras que dependem das matérias-primas produzidas no interior do país.

### O TREM DAS ONZE VOLTARÁ?

Em muitos dos municípios visitados por esta reporta-

gem, havia certo rebuliço entre a população em torno de possíveis projetos governamentais para a retomada de trechos desativados desde a década de 1980, tanto para o transporte de cargas quanto para o de passageiros. Quanto aos trens de carga, a esperança tem fundamento. De acordo com o gerente do Programa Trens de Minas, José Antônio Coutinho, já está em execução um projeto de reativação do transporte de cargas no trecho de Corinto a Pirapora. Depois de assinar um protocolo com o governo do estado, a Ferrovia Centro Atlântica – que administra essas linhas – está recuperando o trecho.

Em relação ao transporte de passageiros, a questão é um pouco mais complicada. Embora o mote do Programa Trens de Minas seja a revitalização da malha ferroviária para o transporte de cargas e passageiros, a possibilidade desse último enfrenta vários desafios. A negociação com as concessionárias e o governo federal – os dois principais atores do processo – esbarra em conflitos.

Embora o transporte de cargas tenha ganhado fôlego com as concessões de linhas a empresas privadas, os investimentos nas linhas de trem ficam sujeitos aos interesses comerciais das concessionárias, o que faz com que o retorno do transporte de passageiros em trens fique ainda mais distante. O assessor da MRS explica: “não é nosso caso nem intenção [o transporte de passageiros]. A concessão é para transporte de carga, mas existe no contrato uma obrigação que, se alguma empresa tiver interesse em realizar e ganhar a concessão para tal, nós temos que ceder espaço na linha”. Até agora, a MRS não recebeu nenhuma proposta concreta.

Como relata Coutinho, na bacia do Velhas existem alguns projetos de cooperação entre os governos federal e estadual, como o de implantação do transporte ferroviário de passageiros na região metropolitana, de Belo Horizonte a Sete Lagoas. Esses projetos estão ainda em fase de aprovação no Ministério dos Transportes. ♦

Composição férrea ainda resiste transportando matérias-primas em Vespasiano

*Soja disse que este ano vem / Andar de trem,  
E o milho vai querer também / Andar de trem,  
Feijão disse que ninguém vai ficar sem / Andar de trem.  
Inês e todo o pessoal da Mooca e do Belém / Andar de trem.*

“A volta do trem das onze”, Tom Zé



FOTO: VANESSA VEIGA

### Trilhos e nomes

Algumas influências do trem são curiosas. O povoado que deu origem ao atual município de Augusto de Lima foi, por algum tempo, conhecido como “Km 41”, em referência à distância de Corinto à estação estabelecida no local em 1912. Em 1908, as terras do atual município de Lassance formavam o arraial de São Gonçalo das Tabocas. Em 27 de fevereiro, inaugurou-se na localidade uma estação da EFCB, que recebeu o nome de Lassance em homenagem ao engenheiro-chefe da construção, Dr. Ernesto Antônio Lassance Cunha. Desde então, o povoado, em franco desenvolvimento por causa da ferrovia, passou a ser conhecido pelo novo nome.

# Que cara é essa?

OS SENTIDOS QUE ENVOLVEM AS CARRANCAS DO RIO SÃO FRANCISCO HOJE

SÂMIA BECHELANE  
Estudante de Comunicação Social da UFMG

*“As carrancas do Rio São Francisco  
Largaram suas proas e vieram  
Para um banco da Rua do Ouvidor...”*

Carlos Drummond já constatava, no poema *Exposição de Carrancas*, a atual situação desses objetos, sempre muito populares na baía do Velho Chico. Antes na proa das barcas, as carrancas aparecem agora sob a forma de itens decorativos e lembranças para turistas.

Tradicionalmente, cidades ribeirinhas do vale do São Francisco, como Petrolina (PE) e Pirapora (MG), são as grandes produtoras de carrancas. No entanto, já é possível encontrá-las em mercados de artesanato completamente fora da baía, como Fortaleza e Natal.

Em seu livro *Carrancas do Sertão – Signos de ontem e hoje*, a pesquisadora Elisabete Moreira aponta que um artesão prático chega a produzir de quatro a seis carrancas por dia. Hoje, a maioria é esculpida no modelo “carranca-vampiro”, pintada em cores fortes como preto, branco e vermelho e considerada a mais fácil de se talhar. É quase uma produção em série.

## A “CARA” DO RIO

O Velho Chico, navegável nos 1.328 quilômetros que ligam Pirapora (MG) a Sant’Ana do Sobradinho (BA), viu passar por seu leito muitas barcas entre meados do século XIX e a primeira metade do século XX. Nessa época, o rio era, ainda mais que hoje, fator essencial de desenvolvimento. Pelo rio e pelas barcas, as notícias chegavam, os peixes eram fígados e, as mercadorias, escoadas.

Registros de fins do século XIX já identificam uma “figura de proa” nas barcas. Em seu livro *Carrancas do São Francisco*, o historiador Paulo Pardal enumera três motivos para esse tipo de adorno: o prestígio que a carranca poderia conceder ao dono, a concorrência comercial quando a carranca chamava a atenção para a barca de transporte e, por fim, o mais

difundido deles: a conotação mística. “A carranca com sua feiúra não representa demônio algum, mas sim o poder de espantar os maus espíritos e presságios”, explica o professor da Universidade de Pernambuco e pesquisador da cultura do rio São Francisco, Jairo Luna.

O “poder” atribuído às carrancas vai ao encontro da tradição supersticiosa dos remeiros do São Francisco. Eles costumavam culpar entidades místicas, como o caboclo d’água e o minhocão, por tragédias com as barcas. Então, a carranca “protegeria” a embarcação de todo o mal que pudesse emergir das águas.

## OUTRO(S) SENTIDO(S)

Se as barcas despediram-se do rio para dar lugar a canoas mais sofisticadas e barcos a vapor, que hoje nem navegam mais, a idéia de proteção ainda circunda as carrancas. “As pessoas vêm comprar quando querem tirar mau-olhado”, relata a comerciante de artesanato do Mercado Central de Belo Horizonte, Maria Lúcia de Moraes. No entanto, Elisabete Moreira argumenta que “a imagem da carranca foi transferida (...) com insistência para o sistema do artesanato oficial e privado, como ícone representativo da região”. Para Jairo Luna, a relação com o rio hoje é apenas circunstancial, já que só a origem primeira é ligada ao Velho Chico. Estaria, então, o sentido original das carrancas ameaçado?

Jairo acredita que o que acontece é um processo de modificação do mito. “A sociedade apropria-se da cultura e a ressignifica com outros fins, notadamente comerciais”. Hoje, é o artesanato que fornece o sustento de muitos artesãos e que, de certa maneira, coloca as crianças em contato com um objeto cuja função inicial se foi. “Quando o turista aparece para comprar uma carranca, ele sempre ouve a história do artesão contando sobre sua origem, qual a função original; quer dizer, o mito vai sendo comunicado”, acrescenta Jairo. ●



FOTO: MARIANA GARCIA

# “Uma questão de ensaio e erro”

O ESPECIALISTA EM POLÍTICAS PÚBLICAS SÉRGIO DE AZEVEDO APOSTA QUE, APESAR DOS PROBLEMAS, A POLÍTICA DO ORÇAMENTO PARTICIPATIVO TROUXE BENEFÍCIOS AOS MUNICÍPIOS QUE O ADOTARAM

SÂMIA BECHELANE  
Estudante de Comunicação Social da UFMG

**E**m 1989, Porto Alegre implantava um instrumento de gestão no qual a população podia opinar diretamente sobre o orçamento do município. Começava no país o Orçamento Participativo (OP). A política foi impulsionada, também, pela então recente Constituição de 1988, que determina uma maior participação das pessoas nas políticas públicas de maneira geral. Em 1993, a prefeitura de Belo Horizonte adotou o OP e deu-lhe, a partir de 2006, versão digital.

Com as eleições municipais, a capacidade que o OP tem de aproximar o eleitor da governança pública torna-o uma política interessante de se discutir. Para analisar sua eficiência e suas relações com o meio ambiente, conversamos com o especialista em políticas públicas Sérgio de Azevedo. Além de professor da Universidade Estadual do Norte Fluminense, Sérgio é consultor *ad hoc* (pontual) de várias instituições públicas, como o Ministério das Cidades e a Prefeitura de Belo Horizonte.

## Em que medida o OP tradicional amplia a capacidade de participação do cidadão?

As pessoas chegam ao OP com a perspectiva inicial da casa delas, no máximo do bairro. Quando estão junto com outras pessoas da região, vêem que têm o mesmo problema. Isso tem um lado educativo importante. E elas percebem que tem um limite, aprendem a negociar, têm um aprendizado da política. Para os setores populares, o custo-benefício de participar do OP é mais vantajoso.

## E para a classe média?

Participação é uma coisa necessária, cívica, mas é algo que demanda energia. Os custos de negociação para a classe média são muito altos. Ela pode pensar que perde tempo indo lá. Há um baixo número de pessoas de classe média [participando], o que enfraquece o peso [da classe média], e existe ainda o discurso de que os necessitados devem ter prioridade. Então, a classe média vai chegar à conclusão de que não vale a pena. Acho que isso vai diminuir muito com a questão do computador [OP digital]; por isso eles vão participar mais. Agora,

“Não dá para pensar em política sem atores e interesses”

FOTO: FELIPE MOUSSALLEM

para o pobre que não tem nenhuma opção, nem para resolver os problemas individuais, é importante ir.

**Em Belo Horizonte, as obras relativas à assistência social, à cultura, ao desporto e ao meio ambiente somam apenas 12% do total de obras aprovadas.**

**Quais critérios definem que obra será colocada para votação em assembléia?**

A definição de recursos leva em conta não só o tamanho, mas também as necessidades de cada região. Alguns tipos de temas, como saúde e educação, não entram no OP porque já têm um alto grau de recursos garantidos permanentemente. A questão da prioridade, em qualquer tipo de sistema político, depende da pressão. As obras que serão discutidas estão ali porque tem um grau de pressão. Por que cultura e esporte têm pouca verba? Frente a outros tipos de necessidade, a população percebe que essas coisas têm menos prioridade. Isso não ocorre só no OP, mas também no orçamento nacional, estadual e municipal.

**O meio ambiente costuma aparecer de forma dispersa no OP. Por quê?**

Os direitos são conflitantes. Se você aumenta os direitos difusos, como é o caso do direito ambiental, você tem que diminuir os direitos individuais e também sociais. No frigor dos ovos, as pressões são de tal ordem, junto com a lógica do aqui e agora e com a lógica das eleições, que fazem com que a questão ambiental seja utilizada como moeda de troca. As pessoas analisam o meio ambiente, infelizmente, no limite da sua expectativa de vida, salvo, é claro, os órgãos voltado para o meio ambiente.

**Quais críticas podemos apontar ao OP?**

São várias. Podemos dizer que, por

mais gente que vá ao OP, essas pessoas não são representativas da sociedade como um todo. São minorias, lideranças. Outra crítica, em um tom mais conservador, é que o OP, como também os conselhos e toda essa questão de mobilização para participação, não consegue na verdade atingir o fundo do tacho. A população necessitada está de tal maneira desprotegida, sem condições mínimas de sobrevivência, gastando 99% do tempo dela para sobreviver, que não tem energia para participar de coisa nenhuma. Alguém tem que falar em nome dessa população não-organizada, seja nos OP's ou nos conselhos.

**BH agora tem o OP digital, que pode ampliar o número de participantes. Até que ponto isso é garantia de uma participação efetiva?**

Nessa era de informática, as antigas lideranças, as militâncias, estão sendo substituídas. Você tem cada vez mais pessoas que atuam concomitantemente em vários grupos, mas de forma menos envolvida e menos permanente. A internet virou um meio de participação muito grande, mas que não pode ser compreendida como uma forma de mobilização clássica. Acho que as pessoas estão num processo de mudança da noção de participação, ou de cidadania mesmo. É uma nova cultura política.

**A Constituição de 1988 concedeu muita autonomia aos municípios, o que dificultou a elaboração de políticas metropolitanas. O OP pode suprir parte dessa lacuna?**

O problema da questão metropolitana é muito maior que o Orçamento Participativo. Na medida em que os municípios hoje são antes federativos, a capacidade de intervenção do estado na elaboração de uma política metropolitana tem que contar com a adesão dos municípios. O que ocorreu com o processo de

OP em BH? Inicialmente, ele era de obras muito atomizadas, pontuais. Aos poucos, com a experiência, os delegados de região, ao invés de atomizarem os recursos em coisas muito pequenas, definiram obras chamadas estruturantes, quer dizer, obras que poderiam ajudar todas as regiões. Com isso, quando se montam obras nas regiões fronteiriças de BH, não só a capital está sendo ajudada, mas o município vizinho também. Se todos os municípios usarem o OP nessa perspectiva mais avançada de obras estruturantes, isso vai ter um efeito importante para a questão metropolitana como um todo.

**Assim como o Orçamento Participativo, os comitês de bacia hidrográfica são também formas horizontais de gestão pública. O que dizer deles?**

Do ponto de vista cultural, a situação é complicada, quando você deve explicar que água é um bem finito, que necessita de uma coordenação... Deve haver sanções e instituições públicas preparadas para lidar com essa situação. Precisa também de apoio político. Os comitês de bacia são um avanço, mas não fazem milagre. De certa maneira, eles refletem a sociedade que a gente tem. Permitem espaço para alguns atores que, se não estivessem ali, dificilmente poderiam pressionar o poder público. A questão da água é complicada, porque você tem necessidade de entrelaçar políticas e atuações horizontais como também algumas verticais, que representam o município, com o governo do estado, em alguns casos com a União também. O caminho é mesmo buscar algum tipo de política mais entrelaçada e não só saber quem participa, mas saber o quanto aquela questão é prioritária para os atores que participam. ●

## Uma Meta em conjunto



Sexta edição dos Seminários da Meta 2010, realizada na bacia do Ribeirão da Mata. O evento contou com a participação de 129 pessoas

Navegar, pescar e nadar no rio das Velhas até 2010 requer um intenso processo de mobilização. E é em busca disso que o Projeto Manuelzão, em parceria com Secretaria Estadual do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável (Semad), Copasa e outras instituições, realiza desde abril os Seminários da Meta 2010, que buscam discutir as ações locais de revitalização da bacia com as próprias comunidades beneficiadas. Nos encontros, que contam com representantes da sociedade civil, do poder público e da iniciativa privada, os participantes são chamados a apontar os principais problemas de sua comunidade e, ao mesmo tempo, propor soluções conjuntas para os mesmos. “O objetivo é que as pessoas entendam que as intervenções locais são fundamentais para o alcance da Meta e que a comunidade precisa dar sua contribuição”, relata o coordenador de Educação da Meta 2010, Marcus Vinícius Polignano. Até hoje, foram realizados seis seminários em bacias como a dos córregos Isidoro e Ferrugem, sendo que mais dez são previstos até o fim do ano.

### Revitalizando rios

Estimular iniciativas de recuperação de bacias hidrográficas, promover a reflexão de gestores públicos e da sociedade e troca de experiências. São esses os principais objetivos do I Seminário Internacional sobre Revitalização de Rios, que acontece nos dias 8, 9 e 10 de setembro no auditório da Reitoria da UFMG. O Seminário irá mostrar e discutir experiências nacionais e internacionais bem sucedidas de revitalização de rios, como o Tâmis, o Sena e o Rio das Velhas. Segundo um dos coordenadores do Projeto Manuelzão, Thomaz da Matta Machado, o evento é importante para a troca de conhecimentos e para mostrar que a Meta 2010 não está isolada: “existe um contexto internacional que procura enfrentar a crise ambiental”.

### Um prêmio à educação

Acontece este ano a quarta edição do Premiando a Educação. Criado em 2001, o concurso é realizado pelo Projeto Manuelzão em parceria com a Secretaria Estadual de Educação. O objetivo é premiar projetos educacionais que trabalhem de forma concreta ações de gestão ambiental em toda a bacia do Velhas. Nesta edição, o *Premiando a Educação* compreende duas categorias: comunidade (que aceita trabalhos de núcleos Manuelzão, de sub-comitês do Velhas e de membros da comunidade em geral) e escola (aberto à participação de alunos e professores de escolas públicas e particulares da bacia).

As inscrições devem ser feitas entre 20 de setembro e 20 de outubro através do correio ou na própria sede do Projeto Manuelzão: av. Alfredo Balena, 190, sala 813, bairro Santa Efigênia, Belo Horizonte, MG, CEP 30.130-100. A premiação acontece em dezembro e o regulamento e a ficha de inscrição para o concurso encontram-se disponíveis em [www.manuelzao.ufmg.br](http://www.manuelzao.ufmg.br). Mais informações podem ser obtidas pelo telefone (31)3409-9818.

# Apenas coerente

PARA O JORNALISTA WASHINGTON NOVAES, MEIO AMBIENTE NÃO É ESPECIALIDADE, É PONTO DE PARTIDA

TAÍS AHOUGI  
Estudante de Comunicação Social da UFMG

Ao nos encontrarmos antes de uma palestra – à qual chegou com pontualidade britânica –, o jornalista Washington Novaes me cumprimentou discretamente, parecia muito sério e um tanto inatingível. Estava equivocada. O almoço e a tarde compartilhados mostraram que Washington é, na verdade, muito acessível. A voz firme é também serena, e a seriedade inicial está mais para uma certa timidez, apesar dos anos de experiência com comunicação.

## MAESTRO DOS TEMPOS

Ao longo da carreira de mais de 40 anos, que vai do jornalismo – para televisão e impresso – à produção de vídeo independente, Washington colocou o meio ambiente e a cultura indígena em pauta, mesmo quando não eram considerados importantes. “Por 20 anos, ele foi chamado de ‘ecochoato’ e, agora, os temas de que falou esse tempo todo tomaram a grande mídia”, conta João, o caçula de quatro filhos do jornalista.

Para Washington Novaes, meio ambiente não é especialidade, é parte fundamental de toda discussão. “Como falar de energia, agricultura, transporte sem tratar da base física? Não tem como. Senão, está tratando de forma incompleta, deficiente ou que não mexe com o nó da questão”, afirma.

“É um jornalista difícil de encontrar igual”, gaba-se Marcelo, o segundo filho. No tratamento das informações, esteve sempre na vanguarda em relação aos seus contemporâneos e mesmo à nova geração. Mas seu trabalho é autoral, como o dos jornalistas do passado.

Bem informado, Washington possui um acervo iniciado há mais de 30 anos e atualizado diariamente com revistas científicas, recortes de jornais, sites da internet e o que mais for importante. A esposa Virgínia tem sorte de a casa onde moram, em Goiânia, ser grande: “são dois cômodos da casa, fora outros armários ocupados com as coisas dele”, conta.

## PAIXÃO DE PELE VERMELHA

O que parece mais fasciná-lo são os índios do Parque Nacional do Xingu, onde dirigiu duas séries de documentários. Foi mais que trabalho. “Desde que gravou a primeira, nossa casa virou uma casa do índio”, brinca João



FOTO: MARCELO NOVAES

sobre o convívio que se iniciava. É um casamento. Literalmente. “Eu casei três vezes, uma foi com um homem”, conta Washington, rindo. Junto à aliança, ele carrega na mão esquerda um anel de coco com um peixe talhado: presente de um amigo do Xingu.

Para Washington, a cultura indígena prova que outros modelos de organização política e social são possíveis. “Quando uma aldeia começa a crescer muito, eles se dividem para não sobrecarregar o entorno. Se você sobrevoa o Xingu, é aquele mar de recursos naturais no meio da devastação ao redor”, conta.

Com os índios e os amigos anarquistas, Washington Novaes também aprendeu a prezar a liberdade e torcer o nariz para a hierarquia. “Nas tribos, ninguém manda em ninguém. O pajé detém o conhecimento, mas tem os mesmos direitos que os outros”, observa ele. E aproveita para criticar: “quem tem mais informação tem mais poder. Todos deveriam ter direito à mesma informação para a democracia. Hoje, nada impede que um jornal suprima ou distorça uma informação”.

É difícil imaginar Washington exaltado. Durante o dia, fez cara feia apenas para dois assuntos: o Programa de Energia Nuclear brasileiro e o telefone celular. Ele só se rendeu a essa tecnologia há cerca de quatro meses, convencido pela esposa. “Eu nem sei usar direito”, resmungou. Mas argumenta: “estudos científicos mostram os efeitos prejudiciais da radiação para a saúde. Além disso, celular acelera a vida e eu já trabalho demais”. ●

“É muito bom trabalhar com Washington [à esquerda]. Ele é um maestro, que consegue agregar o som de cada um para compor a obra dele”. Siron Franco [à direita], amigo do jornalista

**Além de garantir a sua água,  
a Copasa está trabalhando  
para garantir a vida nos rios de Minas.**



Quando se fala na Copasa, a gente logo pensa na água pura e saudável que chega todos os dias na nossa casa. Mas o trabalho da Copasa vai muito além disso. A Copasa preserva mais de 24 mil hectares de matas que protegem as nascentes e mananciais, pois eles são a principal fonte de abastecimento das nossas cidades. E depois que você utiliza a água, a Copasa ainda se preocupa com o tratamento dos esgotos.

Só para você ter idéia, as Estações de Tratamento de Esgoto do Arrudas e do Onça estão ajudando a trazer a vida de volta ao Rio das Velhas e conseqüentemente ao Rio São Francisco. Além disso, a Copasa já opera 16 Estações de Tratamento de Esgoto nas cidades que fazem parte da bacia do Rio das Velhas. O objetivo é cumprir a Meta 2010, idealizada pelo Projeto Manuelzão, e abraçada pelo Governo de Minas,

que prevê a navegação, a pesca e a natação no Rio das Velhas a partir de 2010. São obras como essas que estão ajudando na preservação dos nossos maiores patrimônios: os rios de Minas. Mas você também precisa fazer a sua parte. Utilizar água com responsabilidade é a única forma de garantir o nosso futuro. Aprenda a respeitar a natureza. Por que quem preserva o meio ambiente preserva a própria vida.