

# As opções de Viracopos

Categories : [Fabio Olmos](#)

Alguns acreditam que o processo de licenciamento ambiental é somente mais uma etapa para validar empreendimentos já aprovados de antemão. Do mesmo jeito que nosso presidente acredita que o Tribunal de Contas da União existe apenas para aprovar os gastos com obras públicas, independente destes incluírem superfaturamentos e outras esquisitices.

O processo de licenciamento ambiental existe para que os prós e contras ambientais, sociais e econômicos de um empreendimento sejam medidos, avaliados e ponderados, chegando-se à melhor decisão quando se considera todos os aspectos envolvidos. É um processo muito diferente de um faraó ou político que precisa fazer caixa para a campanha decidir unilateralmente que uma pirâmide ou hidrelétrica será construída em tal lugar, e fim de discussão.

Alguns empreendimentos são idéias infelizes de nascença e, na minha opinião, já poderiam ser descartados de saída sem que o contribuinte tivesse que pagar pelos estudos de um licenciamento que vai tomar pau. Exemplo acabado é a pavimentação da BR 319, que de saída todos sabiam ser uma péssima idéia do ponto de vista econômico e ambiental.

Outros empreendimentos estão no campo oposto, sendo boas idéias a desenvolver. Por exemplo, imagine uma ferrovia que corte uma região degradada e retire milhares de caminhões das estradas (depois das profissões relacionadas ao crime e seu combate, caminhoneiro é a ocupação que mais mata inocentes) e diminua a demanda sobre os portos de Santos e Paranaguá. Melhor ainda se funcionar à base de óleo de palma plantada em ex-pastagens amazônicas e a vegetação da faixa de domínio for recomposta.

Isso leva à questão de que processos de licenciamento ambiental dignos do nome devem sempre considerar várias alternativas à que está sendo proposta, bem como medidas que compensem ou mitiguem os impactos produzidos. A questão de medidas mitigadoras e compensatórias tem evoluído bem no Brasil, embora ainda seja comum que sob a justificativa de “compensação ambiental” se gaste dinheiro em coisas que nada tem a ver com meio ambiente.

Mais comum ainda é a questão das alternativas ser habitualmente tratada de forma superficial, para não dizer tendenciosa. Por exemplo, se realmente pudéssemos escolher entre as hidrelétricas do Madeira e seus linhões de milhares de quilômetros, e um par de usinas nucleares de tecnologia francesa construídas junto aos centros consumidores daquela energia, estou convencido que a segunda opção teria impactos ambientais muito menores e, provavelmente, custos competitivos.

A questão das alternativas é um dos pontos centrais no atual imbróglio sobre a ampliação do aeroporto de Viracopos, em Campinas. Com os aeroportos de Congonhas e Cumbica saturados,

Viracopos é uma saída para aliviar a demanda e uma opção acalentada para ser a porta de entrada do país na Copa de 2014.

Empreendimento de óbvia importância que teria tudo para ganhar o rótulo de “deve ser construído a qualquer custo”, no mentalidade PACeiro, a ampliação de Viracopos teve seu estudo de impacto ambiental reprovado. Não por ambientalistas com rótulo de ecoxiitas, mas pela Secretaria de Meio Ambiente de São Paulo.

As razões para esse voto mostram uma forma de pensar incomum no Brasil governado por cabeças saídas da década de 1970.

O projeto original de ampliação de Viracopos previa que esta se daria sobre áreas já degradadas hoje ocupadas por 12 favelas com 16 mil famílias, incluindo a remoção destas para locais adequados. A favelização atrelada a interesses políticos escusos e que fortalece organizações criminosas é um problema sério em Campinas, onde testemunhei a crescente degradação do entorno da cidade desde quando estudei na Unicamp.

Não custa lembrar que o combate à favelização da área de expansão de Viracopos era uma das bandeiras do prefeito Toninho do PT, assassinado em 2001 sob circunstâncias nunca satisfatoriamente explicadas.

Aquele projeto original foi abandonado pelo governo federal em 2006 com apoio do prefeito atual, por sinal do mesmo partido daquele governador carioca cujo mandato foi um salto quântico para combinação favela + tráfico. E o que estes luminares propõem ?

Ao invés de ocupar áreas favelizadas, a proposta atual é que aeroporto ocupe áreas rurais onde há 3,7 mil famílias, dezenas de nascentes e córregos e um precioso remanescente de Cerrado, ecossistema quase extinto em São Paulo. Foi esta proposta que a Secretaria de Meio Ambiente vetou.

Vejo aqui uma interessante dualidade. Uma obra do porte de Viracopos é, ambiental e socialmente, um limão que pode azedar tudo ou ser transformado em limonada. De um lado há a visão de usar Viracopos para solucionar parte do problema de favelização de Campinas, que também é ambiental, pois o esgoto não tratado daquelas famílias contamina bacias importantes. Do outro há a opção populista fácil de deixar as favelas e seus currais eleitorais onde estão e fazer o meio ambiente e o resto da sociedade pagarem a conta.

[Minha opinião sobre favelas é conhecida](#) e não concordo em absoluto com teorias de botequim que justifiquem a leniência com que a questão é tratada. Não vejo porquê invasores de áreas que não lhes pertencem, seja no Jardim Botânico do Rio, na FLONA do Jamanxim ou qualquer área pública ou privada, mesmo que desocupada, devam ser tratados como mais do que aquilo que são, pessoas que tomam o que não lhes pertence.

Creio firmemente que o respeito à propriedade é um dos esteios de uma sociedade civilizada e que governos falharem em aumentar a oferta de moradia para os cidadãos de baixa renda não é justificativa para rasgar o direito à propriedade ou colocar o ônus na conta do meio ambiente e do contribuinte. Antes, justifica que a sociedade cobre mais competência administrativa e menos palanque de seus governantes.

Infelizmente este pensamento vai na contramão de uma cultura que tolera invasores e chegou ao paroxismo de premiar grileiros amazônicos, que já começam a mostrar o preço incendiário do populismo irresponsável do presidente-molusco.

Quem vive em regiões densamente ocupadas sabe como a favelização ocupou áreas nobres para atividades produtivas que agora tentam se expandir sobre o pouco de natureza que resta. Um exemplo acabado é a Baixada Santista onde gerações de políticos irresponsáveis permitiram o crescimento de favelas sobre áreas que deveriam ser ocupadas por empreendimentos portuários, estaleiros etc. O resultado é que alguns desejam que os preciosos manguezais e restingas da região paguem essa conta.

Por isso é um alento ver a Secretaria de Meio Ambiente de São Paulo barrar a saída fácil de adicionar um problema ambiental ao social já existente. Espero que esta visão prevaleça e ajude a mudar a cabeça daqueles que pensam que licenciamento ambiental é para atender os interesses de poucos, e não para equilibrar os de todos.