
O cultivo mais destrutivo sobre a face da terra não é solução para a crise de energia

Durante os últimos dois anos fiz um descobrimento desagradável. Como muitos ambientalistas, estive cego diante das preocupações que afetam a nossa fonte de energia, como meus oponentes estiveram às mudanças no clima. Agora vejo que eu acreditava na magia.

Em 2003, o biólogo Jeffrey Dukes calculou que os combustíveis fósseis que queimamos em um ano estão feitos por matéria orgânica “contendo 44×10^{18} gramas de carbono, que é mais de 400 vezes a produtividade primária neta do biota atual do planeta”. Traduzindo para linguagem comum, isso significa que cada ano utilizamos quatro séculos de plantas e animais.

A idéia de que podemos simplesmente substituir esse legado fóssil – e a extraordinária densidade de energia que nos dá – com a energia ambiente é matéria de ciência ficção científica. Simplesmente não há substituto para isso. Mas se procuram substitutos em todos os lugares. Estão sendo promovidos hoje em reuniões sobre clima em Montreal, por estados – como o nosso – que procuram evitar as duras decisões que exigem as mudanças de clima. E ao menos um substituto é pior do que a queima de combustível fóssil que substitui.

A última vez que dirigi minha atenção às dificuldades de fazer óleo diesel a partir de óleos vegetais, recebi mais insultos dos que senti por minha posição a respeito da guerra do Iraque. Os missionários do biodiesel, descobri, são tão vociferadores em sua negação quanto os executivos da Exxon. Estou agora preparado para admitir que minha coluna anterior estava errada. Mas eles não vão gostar. Eu estava errado porque subestimei o impacto destrutivo do combustível. Antes de continuar, devo esclarecer que voltar para a gordura de excremento usada em combustível para motor é uma coisa boa. As pessoas tropeçando todo o dia em contêineres de lixo estão prestando um serviço para a sociedade. Mas há resíduo de óleo para cozinhar bastante no Reino Unido para atingir a 380ª parte da nossa demanda por combustível para transporte terrestre. Depois disso, surgem os problemas.

Quando escrevi sobre isto no ano passado, pensei que o maior problema causado pelo biodiesel era que criava uma concorrência pelo uso da terra. A terra arável que, de outra forma, teria de ser utilizada para plantar comida, seria, pelo contrário, utilizada para plantar combustível. Mas agora vejo que está acontecendo uma coisa ainda pior. A indústria do biodiesel inventou acidentalmente o combustível mundial mais intensivo em carbono.

Ao promover o biodiesel – como fazem a UE, o governo britânico e o dos EUA e milhares de defensores do meio ambiente – a gente pode imaginar que está criando um mercado para gordura de excremento velha, ou óleo de semente madura, ou óleo de algas que crescem em viveiros no deserto. Na realidade a gente está criando um mercado para a cultura mais destrutiva do planeta.

Na semana passada, o presidente da autoridade de desenvolvimento da terra federal da Malásia anunciou que estava por construir uma nova fábrica de biodiesel. A sua foi a nona decisão desse tipo em quatro meses. Quatro novas refinarias estão sendo construídas na Península de Malásia, uma em Sarawak e duas em Roterdã. Dois consórcios estrangeiros – um alemão e outro americano

– estão estabelecendo fábricas rivais em Cingapura. Todas elas vão fazer biodiesel da mesma fonte: óleo de palma.

"A demanda por biodiesel," informa o Malaysian Star, "virá da Comunidade Européia... Esta nova demanda ... tomara, pelo menos, a maioria dos inventários de óleo cru de palma da Malásia." Por quê? Porque é mais barato que o biodiesel feito a partir de outro cultivo.

Em setembro, Friends of the Earth (Amigos da Terra) publicou um relatório sobre o impacto da produção de óleo de palma. "Entre 1985 e 2000", informou, "o desenvolvimento das plantações de palmas de óleo foi responsável por um estimado 87 por cento do desflorestamento da Malásia". Em Sumatra e Bornéu, umas 4 milhões de hectares de floresta foram convertidas em granjas de palmas. Agora, 6 milhões de hectares estão programadas para ser limpadas na Malásia, e 16.5 milhões na Indonésia.

Quase toda a floresta restante está em perigo. Inclusive o famoso parque nacional Tanjung Puting em Kalimantan está sendo devastado por plantadores de óleo. O orangotango está em perigo de extinção em estado selvagem. Os rinocerontes, tigres, gibões, tapires, macacos proboscis e milhares de outras espécies na Sumatra poderiam correr o mesmo risco. Milhares de indígenas tem sido afastados de suas terras, e perto de 500 indonésios tem sido torturados quando tentaram se resistir. Os incêndios nas florestas que frequentemente tornam a região em fumaça são geralmente começados pelos produtores de palma. A região inteira está se tornando um gigantesco campo de óleo vegetal.

Antes de plantar as palmas de óleo, que são pequenas e cheias de mata brava, é preciso derrubar e queimar vastas florestas de árvores que contêm um depósito muito maior de carbono. Havendo esgotado as terras mais secas, as plantações estão se deslocando para as florestas úmidas, que crescem na turba. Uma vez cortadas as árvores, os plantadores secam o solo. À medida que a turba se seca, ela se oxidiza, liberando ainda mais dióxido de carbono que as árvores. Em termos do seu impacto tanto no ambiente local quanto global, o biodiesel de palma é mais destruidor do que o óleo cru da Nigéria.

O governo britânico entende isto. Em um relatório publicado no mês passado, quando foi anunciado que obedeceria a UE e asseguraria que 5.75% do combustível para transporte viria de plantas para o 2010, admitiu "os principais riscos ambientais provavelmente serão os relativos a qualquer grande expansão da produção de matéria prima para biocombustível, e particularmente no Brazil (pela cana de açúcar) e o sueste da Ásia (pelas plantações de óleo de palma)."

Sugeri que a melhor forma de solucionar o problema era evitar a importação de combustíveis destrutivos do meio ambiente. O governo perguntou a seus consultores se uma proibição infringiria as regulamentações comerciais mundiais. A resposta foi sim: "Os critérios ambientais obrigatórios... aumentariam em grande medida o risco de desafio legal internacional à política como um todo." Dessa forma abandonou-se a idéia de proibir as importações, e sugeriu "alguma forma de plano voluntário" no seu lugar. Sabendo que a criação deste mercado levará a um massivo auge das importações de óleo de palma, sabendo que não é possível fazer nada significativo para evitá-lo, e sabendo que vão acelerar em vez de diminuir as mudanças no clima, o governo decidiu continuar com isso de todas as formas.

Em outro momento desafia a UE. Mas o que a UE deseja e o que o governo deseja é a mesma coisa. "É essencial que equilibremos a crescente demanda por viagens," diz o relatório do governo, "com nossos alvos para proteger o meio ambiente." Até recentemente, tínhamos uma política de

reduzir a demanda pelas viagens. Agora, embora não foi feito qualquer anúncio a respeito, essa política desapareceu. Como os 'tories' (conservadores britânicos) em inícios da década dos 90, a administração de Trabalho procura acomodar a demanda, porém a eleva. As cifras obtidas a semana passada pelo grupo de campanha Road Block mostram que só para o alargamento da M1 o governo pagará £3.6 bilhões – mais do que está gastando em todo o seu programa de mudança de clima. Em vez de procurar reduzir a demanda, está procurando mudar o suprimento. Está preparado para sacrificar as florestas úmidas do sueste asiático para que pensem que está fazendo alguma coisa, e fazem com que os motoristas se sintam melhor.

Tudo isto ilustra a futilidade das soluções técnicas que estão sendo procuradas em Montreal. Procurar atingir uma demanda crescente por combustível é uma loucura, sem importar a sua origem. As decisões difíceis foram evitadas, e outra parte da bioesfera está se tornando fumaça.

Por George Monbiot, 6 de dezembro de 2005, The Guardian,
<http://www.guardian.co.uk/climatechange/story/0,12374,1659037,00.html>