

CEDI

Povos Indígenas no Brasil

93

Fonte: **Nova estrada ameaça Parque do Araguaia**

Data: _____

Da sucursal de **BRASÍLIA**

Para não fazer um desvio de 150 quilômetros, a Sudeco e os empresários que vêm implantando um projeto integrado de produção de cana na região Leste de Mato Grosso, estão pressionando o Ministério da Agricultura para obter do Instituto Brasileiro de Desenvolvimento Florestal-IBDF—autorização para construir uma estrada cortando o Parque Nacional do Araguaia. O objetivo é facilitar o escoamento do álcool produzido até a rodovia Belém-Brasília.

A informação foi colhida, em Brasília, junto a técnicos da Sudeco, que está dando apoio de infraestrutura aos projetos. As fontes mostraram-se otimistas quanto à obtenção da autorização, levando em conta a prioridade que o governo vem dando ao setor energético. Entretanto, o IBDF já elaborou um parecer contrário às intenções do órgão que será encaminhado ao Ministério da Agricultura no começo da semana. Além disso, na sexta-feira, o assunto teve ampla discussão na reunião do Conselho de Valorização dos Parques Nacionais, depois que o problema foi levantado pelo representante do Estado-Maior das Forças Armadas. O Conselho decidiu, por unanimidade, enviar um expediente ao gabinete do ministro Amauri Stabile, da Agricultura, reclamando uma resposta negativa ao pedido da Sudeco e dos empresários.

Caso concretizada, a autorização seria a primeira do gênero desde a

criação do Instituto, já que viola toda a legislação de reservas naturais em vigor.

O PROJETO

Três empresas já estão implantando seus projetos: Sistema Financeiro BCN S.A., Codeara S.A. e Confresa S.A. O plantio de cana, ainda em sua fase inicial, deverá estender-se por mais de 120 mil hectares. Essas firmas e a Sudeco têm pressa de resolver o problema da estrada por causa da necessidade de transportar o equipamento destinado à construção e montagem das três destilarias previstas. Cada uma delas vai produzir 150 mil litros por dia de álcool, instaladas como módulos que permitirão sua posterior expansão.

Os técnicos da Sudeco admitem que a destinação final do álcool ali produzido não foi até agora definida, ainda que isso seja fundamental para justificar qual o melhor trajeto de escoamento. Se o combustível for destinado aos centros de consumo do Sul do País, ele poderia cruzar a ilha do Bananal pelo parque indígena, através da BR-242, já projetada pelo Departamento Nacional de Estradas e Rodagens — DNER. Mas, se o álcool for distribuído na própria Belém—Brasília, isso significará efetivamente um contorno, pois o produto retornará ao Norte após ter percorrido os 80 quilômetros em direção ao Sul que separam as cidades de Santa Terezinha e São Félix.

Os técnicos do Ministério da Agricultura que se colocaram contra a idéia da estrada levantam, além

dos argumentos de caráter puramente ecológico, uma série de questões quanto à viabilidade do projeto escolhido pela Sudeco e pelos empresários. Eles afirmam, por exemplo, que o terreno pantanoso restringirá a utilização da estrada durante apenas seis meses por ano. Os especialistas lembram que a ligação entre Santa Terezinha e Barreira da Cruz não passa de uma trilha indígena, melhorada pelo IBDF e hoje utilizada nos trabalhos de fiscalização do parque. Segundo eles, tornar essa trilha permanente representaria um custo incalculável.

Para os técnicos da Sudeco, no entanto, a trilha deve ser inicialmente cascalhada e sua utilização combinada com o tráfego fluvial. "Mas não podemos depender unicamente do rio — afirmam — sobretudo porque a lentidão das barcas impediria a reposição rápida das peças que porventura se quebrem nas usinas."

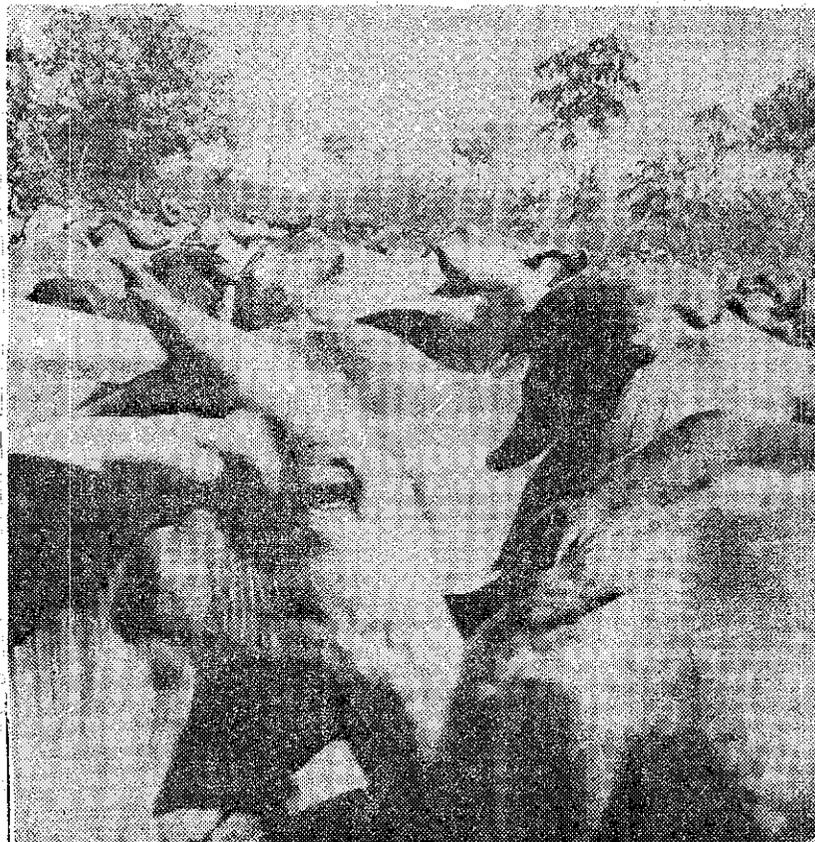
Porém, o mais forte argumento apresentado pelas fontes da Sudeco refere-se ao estado atual do Parque Nacional do Araguaia, parcialmente destruído pelo fogo e pela presença ilegal de cerca de 20 mil cabeças de gado. A resposta do Instituto Brasileiro de Desenvolvimento Florestal ficou por conta da coincidência. Na sexta-feira, no auge das pressões sobre o Ministério da Agricultura, o Instituto divulgava o Plano de Manejo do parque durante a reunião da Comissão Interministerial de Valorização dos Parques Brasileiros. Naquela dia, biólogos, geólogos, ecólogos e agrônomos do IBDF comemoravam oficialmente o fim dos desentendimentos com a Funai a respeito da linha de demarcação entre os parques nacional e indígena, que durante quase 20 anos, desde a criação do parque, em dezembro de 1959. Como o Plano de Manejo é o instrumento que fornece as diretrizes básicas para o planejamento de uma unidade de conservação, e sua elaboração dependia da demarcação definitiva, nada, ou pouca coisa, pôde ser feita na área do parque, que até agora estava em estado de semi-abandono.

Mesmo assim, o Araguaia é considerado um dos mais importantes parques do Brasil. Em primeiro lugar, porque se trata de um dos maiores do País, com 562 mil hectares. Em segundo, ressaltam os técnicos, "a ilha do Bananal está entre dois biomas, o do Cerrado e o da Amazônia, sendo, portanto, uma região de transição bastante rica ecologicamente". Eles lembram ainda que a ilha, cuja formação se deu na era quaternária, é pantanosa e que "qualquer intervenção transversal aos principais cursos de água influi drasticamente no ecossistema".

No âmbito do IBDF, a conclusão do Plano de Manejo e as pressões, que, como se comenta, "são de alto nível", serviram para precipitar o processo de reabilitação do Parque do Araguaia. O Instituto já está providenciando a verba para a desapropriação das 70 famílias de posseiros que se encontram no local.

O ESP - 26/11/80

Arquivo Os empresários querem deslocar as fronteiras do parque para ter acesso a Belém-Brasília



Arquivo A presença de gado descaracteriza o Parque do Araguaia