

**CEDI**

## Povos Indígenas no Brasil

Fonte: O Liberal

Class.: \_\_\_\_\_

Data: 04.04.85

Pg.: \_\_\_\_\_

(Lucio Flavio Pinto)

4468

# Natureza maldita

"Maldito rio", teria reagido o diretor regional do DNER ao saber da nova interrupção da Belém-Brasília. "Maldita estrada" poderiam responder os que dependem mais dos cursos d'água. Construídas em geral sob a justificativa de complementariedade aos rios, as estradas parecem mais superpostas a eles do que partes harmônicas em um sistema integrado.

Quando a Transpantaneira foi inaugurada, todos os habitantes do Pantanal mato-grossense sentiram os efeitos imediatos sobre suas vidas: a estrada transformou-se em represa, provocando inundações nos tesos até então ao abrigo das águas. Sem a serventia dos instintos, os animais ficaram completamente desorientados. Tornaram-se alvo fácil dos caçadores.

Em região com elevados índices de chuva, complicada drenagem e topografia especial, a construção das estradas deveria realizar-se sob o máximo de cuidados técnicos e largueza de visão. Isto não significa monumentalidade, ao contrário do que entenderam os construtores das primeiras rodovias amazônicas. Os da Transamazônica queriam que os 5.600 quilômetros de extensão da estrada, ligando o árido Nordeste, à úmida Amazônia, fossem visíveis aos astronautas a caminho do espaço. A aventura da "rodovia de integração nacional" deveria mesmo equivaler em grandiosidade à conquista da Lua. Não podendo subir na vertical, iríamos na horizontal, brasileiroamente.

Não importa que, dois anos após a inauguração festiva, começasse uma outra obra de responsabilidade do governo federal que viria a afetar a Transamazônica. Por causa da barragem de Tucuruí, foi preciso reconstruir 160 quilômetros da estrada, submergidos pelo lago da hidrelétrica, que consumiram — a preços de três

anos atrás — sete bilhões de cruzeiros.

Prejuízo inevitável ou produto do planejamento de curto prazo que o Estado hiper-burocrático pratica? Um pouco da primeira hipótese, muito da segunda. E uma terceira condição: a mania incorrigível de ignorar que a natureza é um organismo vivo e harmônico, cujas partes dependem de um todo articulado internamente. Ao contrário, imagina-se que o ambiente ao redor se imobiliza para dar passagem à marca principal do homem, que é a via de tráfego para veículos.

Estradas que deveriam servir de eixo à colonização saem das pranchetas sem a devida consideração pelo conjunto hídrico que vão atravessar. Algo como cortar um organismo vivo sem refazer ainda que artificialmente as pontes de circulação, ou sem estancá-las, se o objetivo é a necrose e a morte. Fica esta sangria constante provocando o desmoronamento de estradas e o comprometimento das artérias fluviais.

Inevitável frequentemente, ainda assim a estrada é uma agressão. Mesmo que sucumba a médio e longo prazo, a natureza reage. A camada vegetal que cobria o caminho para o litoral norte paulista, sobre as serras, desfez-se como se fosse a cobertura de chocolate de um bolo. Ficou apenas a rocha. Foi um desastre. Ele se repetiu recentemente na estrada litorânea Rio-Santos, deixando ilhada por terra a usina nuclear de Angra dos Reis, por cuja segurança os centauros do regime imolaram a eleição para prefeito do município. Mais insegurança havia nessa estrada (uma requintada obra de agressão ao meio ambiente) do que na eleição municipal.

Independentemente das posições políticas, oposição e situação têm repetido o mesmo erro na construção de estradas na Ama-

zônia. O governo paraense começou a refazer a PA-150 (sobre a qual incide o decreto da BR-158, que a federalizou) sem pensar que o suprimimento de areia, argila ou brita significa quase sempre a formação de lagoas artificiais, futuros depósitos de mosquitos e doenças.

Foi preciso que o BID, agente financeiro da operação exigisse um estudo sobre os impactos ecológicos antes, durante e depois da estrada. Mais uma vez, é uma instituição internacional quem conserta a falta de iniciativa dos nacionais, presos a uma obtusidade de largo espectro. Espera-se que os estudos não sejam apenas para inglês ver e arquivo sepultar. Chega de castigar a natureza com obras erradas e precauções injustas.

### Ouro

Houve um lapso aritmético na coluna de ontem. No entanto, ao invés de prejudicar a tese, ele a reforça ainda mais. É que, embora fazendo referência à alíquota de 1% do IUM, fiz o cálculo sobre 10%. Como o preço pago em Cumaru é 85% do valor do ouro mil (45 mil cruzeiros a grama) significa que para cada 38.250 cruzeiros pagos por grama de ouro, 382 cruzeiros são recolhidos de IUM para o Estado, o Município e a União, e 38 cruzeiros para os índios.

Seja para índio (que ainda não tem maior compreensão sobre a economia de mercado) seja para brancos, o "royalty" pago ao proprietário da terra é insignificante, nunca compensando os problemas ocasionados pela mineração. A Funai cometeu o primeiro erro ao admitir, sem maior reflexão, a penetração de garimpos em terras indígenas, uma atividade às vezes até mais nociva do que a lavra mecanizada. Não pode, no entanto, continuar aceitando o pagamento de uma taxa miserável, qualquer que seja o ângulo em que ela for encarada.