

INSTITUTO
 Documentação
 SOCIOAMBIENTAL
 Fonte *Amazônia em Tempo*
 Data *28/2/1997* Pg
 Class. *Waimiri Atroari*
 603

BR-174

Índios dizem não à estrada

Os Waimiri-Atroari foram categóricos, ontem, durante audiência realizada em Presidente Figueiredo. Não permitirão a construção de uma estrada na reserva

Fred Novaes,
 enviado a Presidente Figueiredo

Muita polêmica na primeira audiência pública para o licenciamento da nova estrada que a Paranapanema pretende construir para escoar a produção da mina de Pitinga. Pelo menos três interesses estão em disputa: o dos índios Waimiri-Atroari, o da Paranapanema e da comunidade de Pitinga e Ibama.

Realizada ontem no auditório da Escola Maria Calderaro, em Presidente Figueiredo, a audiência serviu para que a comissão do Instituto de Proteção Ambiental do Amazonas-Ipaam, responsável pela concessão da licença tivesse mais subsídios para sua decisão, ouvindo todas as partes envolvidas na questão.

Os Waimiri-Atroari são categóricos: não irão permitir a construção da estrada, de maneira nenhuma, nas terras anteriormente ocupadas por seus ancestrais. A Paranapanema e os cerca de 2600 habitantes da Vila do Pitinga querem o direito de ir e vir sem precisar do aval dos indígenas e o Ibama quer resguardar a Reserva Biológica do Uatumã, ameaçada pela estrada e os impactos de sua construção.

Impasse

Segundo o presidente do Ipaam, Vicente Nogueira, a audiência pública é a segunda etapa para a concessão de licença para instalação da estrada. A Paranapanema já recebeu uma licença prévia para realizar estudos de impacto ambiental e elaborar um relatório destes impactos (Eia-Rima).

Mesmo com o estudo em



Impasse
 Luiz Vasconcelos/A Crítico
 Reunião não produz resultados

mãos e com as novas informações recebidas na audiência, a comissão do Ipaam tem pelo menos dois entraves para a liberação da licença: a falta de um parecer técnico do Ibama, imprescindível para a construção da estrada ao redor da Reserva Biológica do Uatumã e um laudo da Funai, revelando a existência ou não de índios isolados no local onde poderá passar a nova estrada.

A audiência foi pedida pelo Ministério Público e pela Associação em Defesa dos Interesses dos Waimiri-Atroari. Os representantes do Ministério Público não ficaram satisfeitos com cinco pontos do relatório de impacto ambiental apresentado pela Paranapanema e elaborado por uma comissão multidisciplinar de pesquisadores, sob a chefia do professor Roberto Vieira.

A falta de uma análise dos

sítios arqueológicos existentes no local e um estudo dos impactos cumulativos causados pelos projetos já instalados nas proximidades do município são alguns destes pontos. Como a empresa fará para evitar o ciclo migratório com a instalação de assentamentos na estrada que perturbariam a vida dos índios e da reserva Biológica é outro questionamento sem resposta clara.

Waimiri-Atroari lutam pelas terras dos seus ancestrais

Os Waimiri-Atroari acreditam que o local onde a Paranapanema vai construir a nova estrada pertence por tradição ao seu povo. Segundo o indigenista Porfirio Carvalho, não só esta área, mas o próprio local onde está instalada a mina era habitada há cerca de três décadas atrás pelos Waimiri. "Um processo de corrupção na Funai permitiu o roubo desta terra", acusa.

Carvalho lembra que a primeira demarcação do território Waimiri, feita em 71, indicava que a reserva ia desde o rio Jauperi até o rio Pitinga. "Em 1980, um decreto absurdo reduziu este território em 565 hectares e menos de um ano depois estas terras foram concedidas à Paranapanema para a exploração de minério", disse.

Representantes de 14 aldeias Waimiri estiveram presentes a

audiência pública. Todos fizeram questão de tomar a palavra para dizer praticamente a mesma coisa: não vão permitir a construção de uma nova estrada em seu território. Hoje, vivem na reserva apenas 791 índios. Eles argumentaram que a exploração de minério está contaminando a água que utilizam e que a construção da nova estrada irá afetar os animais que caçam para sua subsistência.

Transporte

Verba para a BR-174 sai em março

Acordo financeiro garante US\$ 150 milhões para pavimentação da rodovia. Ministério dos Transportes quer concluir a obra até dezembro deste ano

O governo brasileiro assina no próximo dia 15 de março, em Caracas, com a Corporação Andina Financeira (CAF) o acordo financeiro que autoriza o empréstimo de US\$ 150 milhões para a pavimentação da BR-174.

O último procedimento técnico para a liberação dos recursos, que devem ser liberados no final de março, foi cumprido na quarta-feira, 26, quando técnicos do Ministério dos Transportes e do Departamento Nacional de Estradas e Rodagem (DNER) inspecionaram a BR-174, do quilômetro zero, em Manaus, ao marco BV-8, na fronteira do Brasil com a Venezuela.

"A CAF não liberaria os recursos pretendidos se não soubesse qual a verdadeira situação da rodovia", explica o diretor geral do DNER, Maurício Hasenclever, destacando que as informações seguras obtidas com a visita vão possibilitar a retomada das obras iniciadas pelo governador Amazonino Mendes, no lado do Amazonas.

A intenção do Ministério dos Transportes é começar imediatamente os trabalhos de pavimentação da BR-174, a partir do estado de Roraima, e chegar ao marco BV-8 até dezembro deste ano.

De acordo com o presidente da Companhia de Desenvolvimento do Amazonas (Ciama), Gilberto Jucá, que acompanhou os técnicos do Ministério dos Transportes e do DNER, com a liberação do financiamento junto à CAF o governo do Amazonas vai ser ressarcido pela União em R\$ 30 milhões.

A execução das obras levou o governo amazonense a desembolsar R\$ 55 milhões. Desse total R\$ 40 milhões foram aplicados na recuperação e pavimentação de aproximadamente 245 quilômetros da rodovia e os outros R\$ 15 milhões na construção de oito pontes.

INSTITUTO

Documentação

SOCIOAMBIENTAL

Fonte: *Amazonas Em Tempo*

Data: *28/02/97* Pg *38*

Class: *603*

Rodovia estratégica

Embora a BR-174 faça parte do "Programa Brasil em Ação", do presidente Fernando Henrique Cardoso, a iniciativa de pavimentar a rodovia partiu do governador Amazonino Mendes.

Por considerar a pavimentação da rodovia estratégica para integrar o Brasil e, particularmente, a Amazônia com os países andinos, principalmente com a Venezuela, e abrir caminhos para o Mar do Caribe, o governador resolveu iniciar a obra com recursos do estado.

Hoje o único trecho que ainda não foi totalmente pavimentado no lado do Amazonas encontra-se na reserva indígena Waimiri-Atroari. Os trabalhos nos cerca de 45 quilômetros que cortam a reserva foram interrompidos porque a comunidade indígena ficou preocupada com o monitoramento da área e solicitou o pagamento de uma espécie de indenização aos governos federal e estadual.

O impasse só foi resolvido porque o governo do Amazonas assumiu o problema e pagou a indenização cobrada. Agora as obras foram retomadas e devem ser concluídas até o final do primeiro