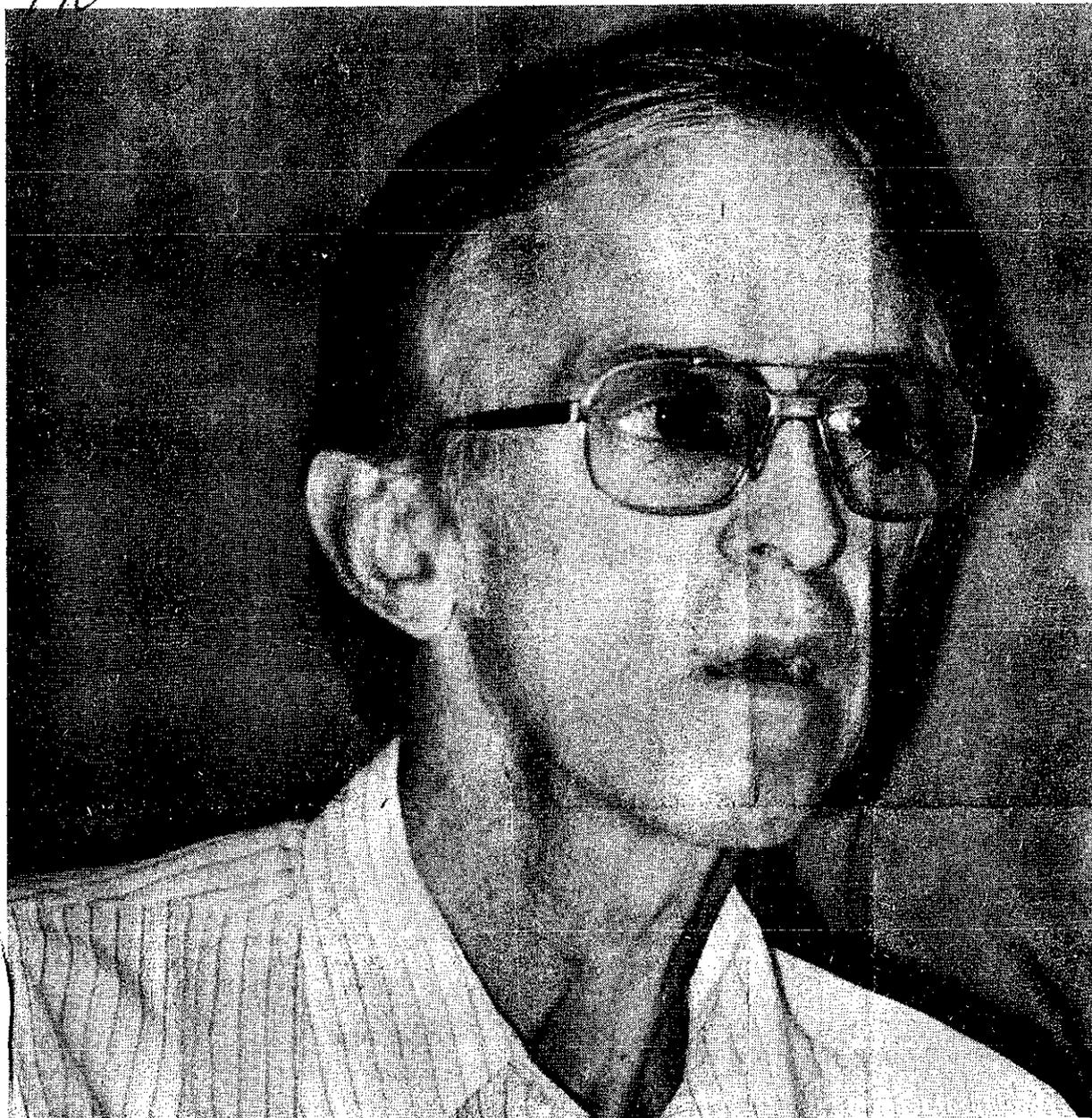


Casaldáliga propõe ação no Bananal



O bispo voltou a denunciar interesses particulares na construção da rodovia Transaraguaia

O bispo de São Félix do Araguaia, D. Pedro Casaldáliga, sugeriu ontem uma ação popular para impedir a construção da rodovia Transaraguaia, que irá cortar a Ilha de Bananal, em Goiás, atingindo as reservas indígenas carajá e javaé. D. Pedro Casaldáliga depôs ontem na Comissão do Índio, na Câmara dos Deputados, e salientou que o projeto da rodovia é um "verdadeiro assassinio da flora e fauna regionais".

Casaldáliga voltou a denunciar que essa estrada tem a finalidade de "atender a certos interesses" — do frigorífico Atlas, situado no sul do Pará, que explora a pecuária destinada à exportação de carne, e ao superintendente da Sudeco, Pompeu de Pina que tem várias fazendas na região.

Ao lado de um cacique javaé, da aldeia de Boto Velho, da ilha de Bananal, D. Pedro advertiu ainda para o risco de conflitos envolvendo índios e colonos atraídos pela estrada. O cacique chegou a dizer que "mesmo o João Figueiredo achando ruim", protestará de todas as formas contra a estrada.

O depoimento de D. Pedro Casaldáliga é o seguinte:
D. Pedro Casaldáliga — Pensei que esta Casa, assim como todo o país, estivessem voltados para o Decreto-lei nº 2.045. Entretanto, parece-me que os problemas da região do Araguaia, notadamente o da estrada do parque estão também muito ligados a esse decreto, uma vez que se trata de um problema de natureza econômica. Teremos aqui certamente um debate econômico, além de um debate ecológico ou estritamente de interesse indígena. E convicção dos mais antigos moradores da Ilha do Bananal, sejam índios, sertanejos ou fazendeiros, que a estrada denominada Transaraguaia é inviável. Ao transmitir essa opinião, sinto-me respaldado pela presença aqui do cacique João Javaé, que representa os povos carajá e javaé. Sinto-me assim autorizado a dizer que os índios, assim como os técnicos que sobre o assunto já se expressaram, acham que a Ilha do Bananal, situada no leito do Rio Araguaia, não comporta uma estrada, que, na região norte teria oitenta quilômetros, com aterros de até seis ou sete metros. Tenho uma experiência de quinze anos naquela região, e o próprio São Félix já foi alagada por sucessivas enchentes. Portanto, é convicção unânime dos moradores da ilha que a estrada é inviável. Técnicas modernas, adquiridas na Europa ou no Brasil, têm construído obras monumentais, mas devo lembrar que a Ilha do Bananal é uma região toda plana, e ali a mínima barragem retém e devolve as águas. Um nível maior de enchente na Ilha do Bananal, significaria alagar as aldeias e cidades ribeirinhas. Portanto, tais obras não devem ser iniciadas, a não ser que se queira acabar, de uma vez por todas, com São Félix do Araguaia.

Devemos considerar também que essa estrada tem a finalidade de atender a certos interesses. Pelo que conheço da região e pelo que tenho conversado, inclusive com representantes de órgãos oficiais, ela interessaria fundamentalmente ao Frigorífico Atlas, situado no sul do Pará, que explora a pecuária destinada à exportação de carne. Ela interessaria também — vou tomar a liberdade de dizer — ao superintendente da Sudeco, Sr. Pompeu de Pina, que tem fazendas na região, que seriam diretamente beneficiadas pela Transaraguaia. Quando fiz esta denúncia, em outra oportunidade, o Sr. Pompeu de Pina respondeu que não possuía apenas uma fazenda no Mato Grosso, mas várias.

CEDI

Povos Indígenas no Brasil

Fonte: Jornal de Brasília Class.: 92

Data: 19/10/83

Pg.: _____

Povos Indígenas no Brasil

Fonte: *Journal de Brasília*

Class.:

Data: 19/10/83

Pg.: 1 (cont.)

Ora, o Frigorífico Atlas já dispõe de uma saída para sua produção pelo Pará, que se encontra com a Belém-Brasília, sem gastos excessivos. Este problema foi discutido em termos nacionais, inclusive com a intervenção da benemérita Dr^a Maria Tereza, diretora dos parques florestais do país, que, inclusive, demitiu-se, sentindo-se impossibilitada de reter essa agressão à ecologia e ao mundo indígena do Araguaia.

Gostaria de apresentar uma proposta aos senhores, para que não pensem que minha presença é apenas negativa e de obstrução. Viajei toda a noite e cheguei às quatro horas, pela Estrada do Calcáreo, no sul do Pará, ligada ao Frigorífico Atlas. Imagino que o aproveitamento dessa estrada não beneficiaria tanto o Projeto Carajás, porque a região norte do Mato Grosso não está na área do projeto. Sinto que esta estrada da Ilha do Bananal está planejada também como um reforço à infra-estrutura que beneficiaria o Projeto Carajás. Imagino que os brasileiros aqui presentes não sejam favoráveis ao Projeto Carajás. Se alguém está a favor do Brasil, principalmente nesta hora trágica da economia brasileira, não pode ser favorável ao Projeto Carajás, pelo menos como ele está sendo pensado, pois trata-se de um projeto multinacional, visando a exploração da economia do país e a expulsão de todas as comunidades indígenas e de milhares de famílias de lavradores. E o maior projeto multinacional do mundo, que eu saiba.

Não consegui ainda carteira de identidade como brasileiro, oficialmente reconhecido, mas quando penso no Projeto Carajás, sinto-me profundamente revoltado. Como posso pregar o evangelho, dar bênçãos e distribuir indulgências, gostaria também de distribuir conselhos para que as regiões rurais do País se livrassem desse monstruoso projeto. A estrada do Calcáreo beneficiaria muitas fazendas.

Não estou, em princípio, contra as fazendas. Estou contra as fazendas que estão sendo instaladas em prejuízo das populações das regiões de Mato Grosso e Goiás. Hoje ouvi colonos de Canarana que estão em Brasília, em situação de desespero, porque no Acre, no Sul do Pará, em áreas de Mato Grosso, na Cuiabá — Santarém, na Cuiabá-Porto Velho, colônias foram criadas, com muita ilusão e interesse, e hoje os seus colonos estão praticamente abandonados. Numa só colônia, cento e oitenta famílias estão sem condições de pagar suas dívidas ou de plantar, porque não têm crédito.

Gostaria ainda de insistir sobre a estrada da ilha, no seguinte aspecto: entendo que uma estrada deve ser feita em benefício do maior número possível de moradores de uma região.

Esses são os pontos que gostaria de sublinhar: penso que, nesta hora, a estrada Transaraguaia é um pequeno problema, ao lado do drama do povo e da economia do País, e talvez seja mais uma agressão a essa economia. Com relação a este problema, penso que seria bom que se promovesse uma ação popular, para encontrar uma saída regional, ecológica, indígenista para a construção dessa estrada, que para mim seria a estrada do Calcáreo.

Deputado Marco Santilli — D. Pedro Casaldáliga, em sua exposição inicial o Sr. abordou alguns beneficiários da construção da estrada da ilha do Bananal, e mencionou o Frigorífico Atlas e também o Sr. Pompeu de Pina, superintendente da Sudeco. O Sr. tem conhecimento de alguma ligação entre esse frigorífico e esse fazendeiro, que pudesse justificar, através de influência do Sr. Pompeu de Pina, na condição de superintendente da Sudeco, a definição do traçado da estrada, cortando a Ilha do Bananal.

D. Pedro Casaldáliga — Poderia dar informações que são conhecidas no País há muito tempo: a estrada da ilha do Bananal deverá ligar concretamente São Félix do Araguaia, à Santa Terezinha. Os argumentos que apareceram na imprensa sempre foram estes: os interesses concretos do frigorífico Atlas e o interesse pessoal do superintendente do Sudeco, Pompeu de Pena, e os interesses da fazenda Codeara e várias fazendas do Sul do Pará. Não tenho visto na imprensa do País nenhum argumento a favor da estrada, a não ser esses.

Marcio Santilli — Cacique João Javaé, o Sr. e o seu povo têm esperança de poder evitar que essa tragédia se consuma. É possível lutar contra isto?

Cacique Javaé — Esses estão vindo à força para as terras nossas. Nós temos que tentar fazer os direitos nossos. Isto que os brancos estão fazendo conosco é errado. Não podem fazer. Nós ficamos com medo.

Dr. Pedro Casaldáliga — Gostaria de sublinhar que o cacique já expôs que esta estrada se soma a uma tragédia anterior, que é a invasão da ilha do Bananal por fazendeiros que estão morando no parque indígena. A Funai está, inclusive, cobrando impostos dos moradores do parque indígena. Em termos de lógica jurídica e administrativa, não sei como se poderia explicar. Ele disse também que essa tragédia significa a divisão do próprio povo carajá-javaé, que fundamentalmente formam uma unidade étnica. Alguns índios carajás, sob influência da Funai, e de outros interesses não propriamente indígenas, forçaram inclusive o próprio João e sua filha a aceitar essa estrada. Há pressão da Funai, e não apenas pressão moral, mas quase física. Se não ceitarem a estrada, os índios não terão terras, nem escolas, nem remédios.

Deputado Orestes Muniz — Segundo o senhor afirmou, esta estrada, para o Brasil, não compensa. Primeiro, por seu custo elevado, seria uma estrada muito cara. Depois, porque beneficia um número pequeno de comunidades e cidades. Terceiro, por atingir várias comunidades indígenas com problemas que eles não possuem. Diante de tudo isto, o senhor ofereceu também uma sugestão. Gostaria de saber sua opinião sobre o seguinte: se em termos de benefício ao povo e de desenvolvimento regional, dentro dos critérios de respeito a esse próprio povo, se essa sugestão que apresentou teria o mesmo efeito. A construção da estrada do Calcáreo ou a construção de uma outra estrada trariam os mesmos benefícios?

Dr. Pedro Casaldáliga — Continuo a pensar que a estrada do Calcáreo não seria apenas a melhor solução, mas ela já está construída. Passei por ela esta noite e sei e vi a quantidade enorme de caminhões transportando arroz e gado. É uma estrada que está funcionando para toda a região do Norte de Goiás, desta Nova Xavantina até a divisa com o Para, e que beneficia, inclusive, as grandes fazendas. Atende ela também aos colonos, que hoje são no Brasil uma tragédia agrícola. Se ela fosse terminada e asfaltada, evidentemente haveria uma redução fabulosa de gastos, evitando a construção de 80 quilômetros de aterro, de até sete metros, numa área de leito de rio.