

Povos Indígenas no Brasil

Fonte: Diário da Manhã Class.: 28

Data: 30/10/83 Pg.: _____

Goiânia,
30 de Outubro de 1983 3

190

BANANAL. ESTRADA DO PARQUE I

Rio. Peixes. Pássaros As máquinas mastigam a floresta O começo do fim

Ao mesmo tempo que em Goiânia os ecologistas nutriam esperanças de salvar o Parque Nacional do Araguaia, na Ilha do Bananal, do "desastre ecológico" se uma rodovia cortasse a área pelo meio, sorrateiramente grandes máquinas de terraplanagem começavam a rasgar a reserva. A "Estrada do Parque", como será chamada, está sendo construída desde julho passado. Um aterro de 20 quilômetros para dentro da Ilha está pronto, começando de Barreira da Cruz, no rio Javaé (braço menor do Araguaia), a 110 quilômetros de Cristalândia e a quase 900 de Goiânia, no Norte de Goiás.

MAURILIO LEMES

Barreira da Cruz, na beira do rio Javaé, a 110 quilômetros de Cristalândia, Norte de Goiás, é hoje um lugar diferente em termos de movimentação. Logo de manhã, o ensurdecedor barulho de motores encoa pelos cerrados, assustando pássaros e outros animais silvestres. São tratores, caminhões e carros menores saindo do acampamento da construtora Convap, de Belo Horizonte, em direção à enorme balsa, capaz de atravessar, de uma só vez, até 90 toneladas. Do outro lado do rio, está o Parque Nacional do Araguaia, na Ilha do Bananal.

As marcas deixadas pelas máquinas são sentidas logo na entrada da balsa, onde quase não se salva nem mesmo a tosca cruz de madeira, fincada ali há algum tempo por um padre e que deu origem ao nome do local. Do outro lado, em plena reserva ecológica, a situação ainda é pior, para desespero dos defensores da Natureza: impiedosos, tratores abriram clareiras de até 200 metros de largura, num trecho já superior a 20 quilômetros para dentro da Ilha, que os engenheiros da construtora chamam de "estrada definitiva".

Inviável

Trata-se da polêmica rodovia rasgando ao meio a maior reserva natural de Goiás, cuja obra, apesar dos inúmeros protestos, foi iniciada em julho passado. Além do trecho já aterrado, a picada está alcançando o outro lado da Ilha, em Santa Terezinha, no Mato Grosso, onde es-

tão os grandes grupos financeiros interessados na estrada, inclusive multinacionais, como a Volkswagen. Foram eles que pressionaram o governo federal a decidir pela construção da obra, visando facilitar o escoamento do arroz, álcool e outros produtos de seus empreendimentos naquela região mato-grossense.

O que se questiona na implantação da rodovia, contudo, não é só o prejuízo que o desmatamento fatalmente está causando ao Parque Nacional do Araguaia, mas também a própria viabilidade da estrada. Com as chuvas que caíram num domingo, por exemplo, até a parte considerada pronta, dentro da Ilha, ficou praticamente intransitável durante o dia seguinte. O aterro, levantado com terras retiradas de valas abertas de um lado e outro, já mostrava os primeiros sinais de desmoronamento, apresentando grandes rachaduras.

Silêncio

Indagados sobre a questão, os técnicos da empresa construtora preferiram o silêncio, alegando que somente a Sudeco, em Brasília, poderia prestar informações nesse sentido. Mas adiantaram que os serviços serão paralisados agora em novembro e só reativados em maio ou junho do ano que vem, vez que o terreno não oferece condições de trabalho durante o período chuvoso.

O certo é que mesmo alguns fazendeiros que utilizam a Ilha do Bananal para pastoreio do gado, no período da seca, não têm a mínima crença da viabilidade da rodovia, embora não achando-a inconvenien-



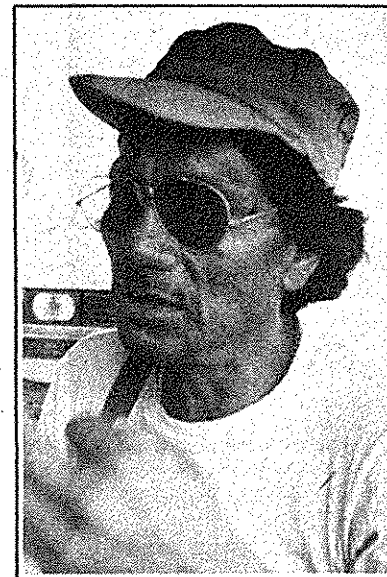
A estrada no Parque do Araguaia
Marca da destruição da reserva ecológica

te. Milton Franco, por exemplo, mora em Porto Nacional, mas conhece a região há 12 anos, e comenta: "Isso aqui tá parecendo brincadeira de menino, e não obra de engenharia. O aterro está muito baixo e, pelo jeito que está sendo construído, as enchentes vão levar tudo. São milhões de cruzeiros que o governo está jogando fora".

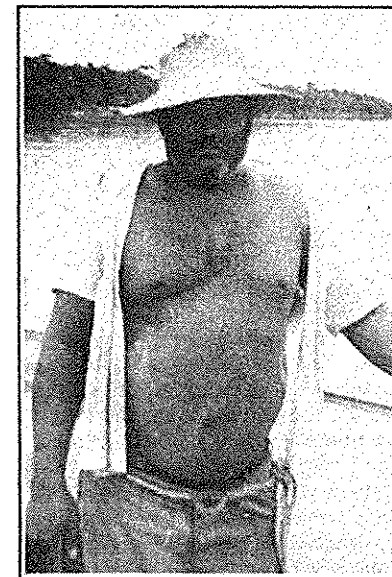
Sonhadores

Raimundo Barboza Soares, um dos mais antigos moradores da Ilha do Bananal, também é da mesma opinião: "Tudo vai virar represa com a estrada. Além disso, numa distância de 50 quilômetros dentro da Ilha, a água corre solta na época das chuvas, cobrindo tudo. Se tivesse sendo feito um serviço que prestasse, até que era bom".

Mas outras pessoas residentes na região, a maioria também fazendeiros, não pensam dessa maneira.



Cacique João Javaé
"Índio vai ficar arruinado"



Raimundo Barbosa Soares,
morador na Ilha do Bananal
"A estrada não vai servir, pois o serviço não presta"

Para eles, a rodovia não só será viável como também a "redenção econômica" dos municípios atravessados por ela, como Cristalândia. Quanto aos prejuízos à flora e à fauna, é o fazendeiro Milton Franco quem responde: "A flora é mínima e fauna não tem, pois os bichos foram carregados pelas enchentes de 1980". Dentro desse mesmo raciocínio, o presidente do Sindicato Rural de Cristalândia, Manoel Martins Coelho, tacha os ecologistas de "sonhadores do asfalto, que não conhecem a realidade da Ilha do Bananal".

Índios com medo

Quem não está nada tranquilo com a nova estrada no Parque do Araguaia são os índios Javaé, os primeiros habitantes da Ilha, que vivem em aldeias espalhadas pela margem do rio do mesmo nome. O cacique de uma das tribos, João Javaé, não es-

conde sua apreensão: "Nós tem medo. Vem muita gente de fora que não conhece aqui dentro. Vai ficar mais difícil ainda nossa vida aqui".

De início, o velho cacique opôs feroz resistência à construção da rodovia. Mas acabou concordando, depois de convencido por um colega da tribo dos Tapirapé, que habitam do outro lado da Ilha, e de receber promessas das autoridades federais. Mesmo assim, João Javaé conseguiu algumas vitórias: fez com que o traçado da estrada, que iria passar em cima de sua roça, fosse mudado, bem como impediu que, no lugar da balsa, fosse construída uma ponte, em Barreira da Cruz, como estava projetado. E com uma razoável explicação: "Se fizesse a ponte, acabava a Ilha, pois ela ia ficar ligada a Goiás".

Controle

Mas a reivindicação que os Javaé consideram mais importante, en-

tretanto, dificilmente será atendida. Eles querem assumir o controle da fiscalização na entrada do Parque Nacional, onde a estrada começa, e isso o delegado do IBDF em Goiás, coronel Danilo da Cunha e Melo, já adiantou que será impossível. Principalmente, argumenta, pelo fato dos índios sempre terem sido instrumento de exploração, notadamente na questão da pesca e caça, que podem realizar livremente na reserva.

Na verdade, o que está sendo explorado não são apenas os índios, mas toda a reserva do Parque Nacional, onde os fazendeiros cercaram de arame o que chamam de "retiros", para colocarem o gado durante a seca. Estima-se que mais de 150 mil reses são levadas para a área, todos os anos. E trata-se de um problema que o próprio IBDF reconhece ser difícil de resolver, como lembra o delegado regional e o que é confirmado pelos donos de fazendas dos municípios da região.