



As máquinas e caminhões estão parados, com um prejuízo de milhões de cruzeiros.

Transaraguaia: uma estrada condenada?

Cortando ao meio a Ilha do Bananal, ela tem um traçado impróprio, sujeito a inundações constantes. Exatamente como está acontecendo agora, em sua construção. E há ainda os graves problemas ecológicos.

Amaldiçoada pelos defensores da natureza, que vêem em sua construção uma grande ameaça ao equilíbrio ecológico do Parque Nacional do Araguaia, a rodovia BR-262 já esbarra em grandes problemas. A Transaraguaia, esse é seu nome, cortará ao meio a maior ilha fluvial do mundo, a Ilha do Bananal. Ligará Barreira da Cruz, em Goiás, a Santa Terezinha, no Mato Grosso, num percurso de 84 quilômetros. Mas quatro meses depois do início de suas obras, em dezembro, a construtora Alcindo Vieira SA (Convap) foi obrigada a demitir 90% dos funcionários, simplesmente porque as chuvas inundaram a ilha e a estrada não passou de um frágil traçado submerso.

O ócio dos trabalhadores da empresa, que ficaram na ilha para vigiar e cuidar das máquinas paradas, está gerando problemas com os índios Karajás e Javaés. Os caciques das aldeias existentes na ilha têm-se reunido. Na última vez, recentemente, voltaram a encaminhar um documento à Funai, alertando para o perigo da abertura da rodovia. Os caciques estão preocupados com o alto consumo de bebida alcoólica na área cortada pelas obras. E com a ameaça de desvirtuamento de suas culturas, além da depredação da flora e da fauna.

A polêmica criada em torno da construção da Transaraguaia chegou a provocar, há pouco tempo, o pedido de demissão da diretora do Departamento de Parques Nacionais e Equivalentes, do IBDF, Maria Tereza Jorge Pádua. Mas isso não dissuadiu o governo federal de decidir pela sua aprovação, em dezembro de 1982. Com isso, o presidente Figueiredo contrariou o Decreto nº 84.017/79, aprovado por ele próprio, que veda a construção de rodovias ou qualquer outro meio de comunicação que não seja de interesse dos parques nacionais.

A justificativa do governo federal é de que a rodovia beneficiará o escoamento da produção de quase 150 empresas agropecuárias situadas do outro lado da Ilha do Bananal, em terras mato-grossenses, proporcionando um atalho de cerca de 800 quilômetros para se chegar à rodovia Belém—Brasília.

Esse fato, entretanto, não impediu que por todo o país, e mesmo no Exterior, surgissem protestos de movimentos de defesa da natureza e de estudiosos do meio ambiente. Eles chamam atenção, en-

tre outras coisas, para o grave precedente de se abrir uma estrada na Ilha do Bananal — o que, dizem, ameaça outros parques.

E o vaticínio dos ecologistas de que, além de todos os problemas gerados, a BR-262 passaria metade do ano submersa, começou a concretizar-se. Isso se deve ao relevo plano de sedimentos quaternários fluviais, com numerosas lagoas e terras inundáveis da ilha. E assim, dezenas de máquinas pesadas estão neste momento paradas em Barreira da Cruz, no município goiano de Cristalândia, a 850 quilômetros da Capital, onde a rodovia começa; e em Santa Terezinha, no Mato Grosso, onde termina. A causa são as chuvas que caem na região.

Prejuízos

Os poucos quilômetros de estrada construídos em áreas aterradas, ainda sem asfalto, estão sendo solapados pelas águas, apesar das galerias colocadas a curtas distâncias. Iniciada em agosto, a obra parou em novembro, com a chegada das primeiras chuvas. Quase 250 funcionários da construtora foram demitidos. Apenas 30 continuam nos canteiros de obras, cuidado das máquinas. Esses homens falam em milhões de prejuízo por dia. E acham que se as chuvas continuarem, mesmo esparsas, a Transaraguaia poderá ter o mesmo destino da Transpantaneira — que deveria rasgar o pantanal mato-grossense mas está com suas obras paradas, devido a inúmeras dificuldades e investimentos crescentes.

Técnicos da Secretaria Especial do Meio Ambiente em Goiânia, haviam alertado o Governo Federal para o problema. Em vários estudos e documentos, mostraram que na Ilha do Bananal, com seus 20 mil quilômetros quadrados — dos quais o Parque Nacional do Araguaia ocupa 562.312 hectares —, as águas sobem até seis metros durante as cheias. E isso possibilita a navegação de barcos em pleno cerrado.

Os técnicos consideram que a construção de uma rodovia dentro do parque, além de inconstitucional, é inviável por causa das numerosas lagoas existentes na ilha, que transbordam com rapidez, formando imensos lagos. Eles já constataram por diversas vezes que o cerrado fica pontilhado de cabeças de gado morto quando as águas bai-

xam, após enchentes intensas e persistentes. E os aterros construídos na ilha só trouxeram prejuízo e contratempos aos que se aventuraram a passar por eles, dizem também os técnicos. E exibem fotos que mostram filas de caminhões e carros atolados nesses aterros. As fotos estão arquivadas na Secretaria Especial do Meio Ambiente, em Goiânia.

A construção da estrada se constituirá, em grande parte, de barragens que alteram o fluxo das águas, represas-as e, explicam estudiosos, levam a alterações físico-químicas. O resultado é a modificação na temperatura e na densidade das populações e cadeias alimentares de insetos. Além disso, consideram, por ser aquela uma área destinada à preservação, uma via de acesso facilitará a caça, apreensão de filhotes, dispersão da fauna e queimadas criminosas.

Estas ponderações, de órgãos de defesa da natureza, são também as do senador Mauro Borges (PMDB-GO). Em recente pronunciamento no Senado, ele chegou a aventar a hipótese de que o Estado de Goiás tomasse a ilha de volta.

Defesa

As críticas ao Governo Federal são unânimes quando levam em conta que permitirá um altíssimo investimento na construção da rodovia, quando o País atravessa uma séria crise econômica. E a estrada não trará benefícios para o Estado de Goiás, já que os grandes projetos agropecuários que reclamam sua construção situam-se no Pará e no Mato Grosso.

Mas qual é a posição dos empresários? Há exatamente um ano, a Associação dos Empresários da Amazônia publicou nos principais jornais de São Paulo um anúncio, no qual propunha ao governo a ocupação racional da Amazônia como uma das soluções não só "para o desemprego nos grandes centros, como, principalmente, para promover a interiorização do desenvolvimento e a integração dessa importante fronteira agrícola à economia nacional".

E em um documento distribuído pela sua assessoria de Relações Públicas a toda a imprensa, inclusive de Goiás, há certo tempo, diz a Associação dos Empresários da Amazônia.

"Contando já com centenas de projetos agropecuários, agroindus-

triais, de colonização e extração já implantados, com uma produção de alimentos e de riquezas bastante expressivas, a região necessita apenas de algumas medidas para consolidar aqueles objetivos a curto e médio prazos.

"Entre essas se insere a construção da estrada que cortará uma área de campos — seca durante pelo menos oito meses por ano — ao norte da Ilha do Bananal. Quando concluída, essa estrada se constituirá numa verdadeira via de integração do Centro-Oeste, permitindo a ligação por via terrestre de uma extensa região que vai desde Rondônia até Salvador, passando por Aripuanã, Alta Florresta, Colíder (Cuiabá-Santarém), Santa Terezinha, Barreira da Cruz, Cristalândia, Belém-Brasília e Porto Nacional."

Os empresários insistem em que o projeto da rodovia Transaraguaia prevê obras que permitem o escoamento das águas nas cheias, "com total proteção ambiental". E admitem que "inicialmente" a estrada não será trafegável durante todo o ano, "ficando encoberta pelas águas no período das chuvas, que vai de janeiro a março".

Mas em Goiânia o escritor regionalista Carmo Bernardes, profundo conhecedor do Parque Nacional do Araguaia, diz que há outro traçado que poderia substituir o da BR 262. Ele consta do Plano Nacional de Estradas de Rodagem, do DNER, e segue assim: parte de Cariri, na BR 153, pouco aquém de Gurupi, a 635 quilômetros de Goiânia, cruza o rio Formoso, na região do mesmo nome, atravessa o rio Javaé em Barreira da Cruz e alcança São Félix do Araguaia, passando perto da aldeia Santa Isabel, dos Carajás.

Nesse local, descreve Bernardes, a ilha é mais seca e mais povoada. Uma rodovia com esse traçado, diz, beneficiaria toda a região de influência do Projeto Formoso, o maior projeto de arroz irrigado do País, com 150 mil hectares. Essa estrada alcançaria a BR 153 (que passa por Goiânia e vem para o Sul), a mais de 300 quilômetros no rumo de São Paulo e centros consumidores do Sul. E, diz Carmo Bernardes, um dos mais intransigentes conservacionistas de Goiás, a estrada não ameaçaria a ecologia da Ilha do Bananal.

Dorothy Menezes,
correspondente em Goiânia.