

CEDI

Povos Indígenas no Brasil

Fonte: Revista Veja

Class.: 167

Data: 22/12/82

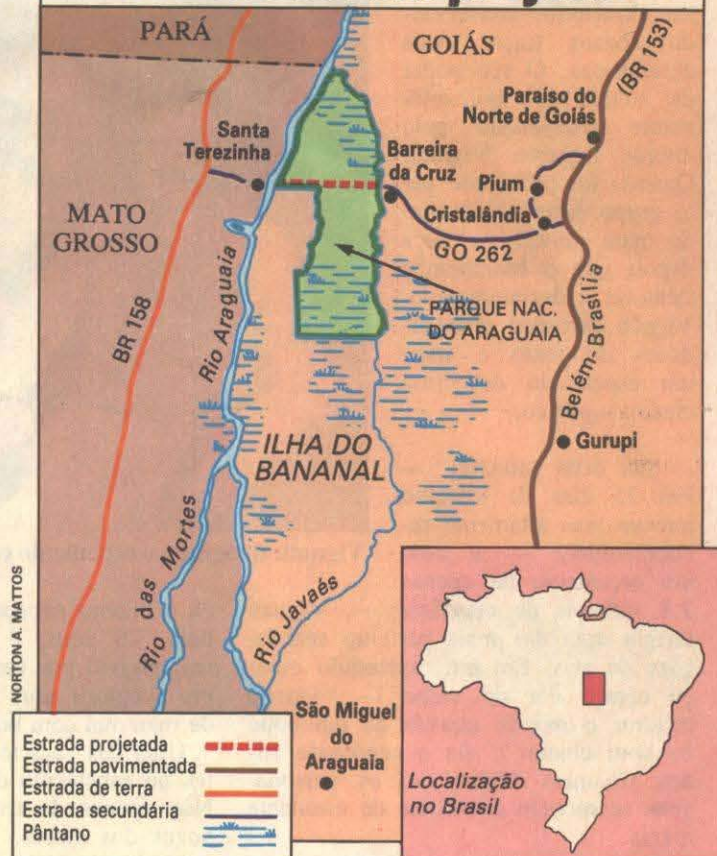
Pg.: 90



Maria Tereza: em sinal de protesto, demitiu-se

Ambiente

A estrada em projeto



Corte no verde

Uma estrada rasgará o Parque do Araguaia

A aprovação, pelo presidente João Figueiredo, da construção de uma estrada de 66 quilômetros rasgando ao meio, no sentido leste-oeste, o Parque Nacional do Araguaia, que ocupa 100 mil hectares da Ilha do Bananal, provocou, na semana passada, outra barulhenta polêmica ecológica. Autoridades do governo e agropecuaristas do norte do Mato Grosso e sul do Pará queriam — e acabaram conseguindo — encurtar o caminho até a rodovia Belém-Brasília (BR 153), do outro lado do parque, com uma ligação de Santa Terezinha a Barreira da Cruz (veja o mapa). Previsivelmente, encontraram a resistência de conservacionistas convencidos de que a abertura da estrada só trará destruição.

A controvérsia foi agitada pelo pedido de demissão da engenheira-agrônoma Maria Tereza Jorge Pádua, 39 anos, diretora do Departamento de Parques Nacionais e Equivalentes do Instituto Brasileiro de Desenvolvimento Florestal

(IBDF). A engenheira-agrônoma desgostou-se com o fato de não ter sido convidada a participar das discussões sobre o traçado da estrada, conduzidas pela direção do IBDF, e também porque se aborreceu com o desfecho do episódio. Casada, mãe de três filhos, Maria Tereza tem um currículo respeitável. É integrante do Fundo Internacional para a Vida Selvagem, e, há nove meses, recebeu o maior galardão internacional concedido a conservacionistas, o Prêmio Paul Getty. “A estrada é uma ameaça ao parque”, diz. “Traz o perigo iminente de incêndios e poluição, facilita o acesso de caçadores e contrabandistas de peles e couro.”

ALTERNATIVA RECUSADA — O parque que Maria Tereza defende ocupa o terço norte da Ilha do Bananal, uma área quatro vezes maior que o município de São Paulo. Num misto de vegetação amazônica, cerrado e pastagens convivem 250 espécies de mamíferos, aves, répteis e peixes. Algumas são notáveis pela beleza — por exemplo a grande arara-azul. Outras são valorizadas por sua raridade, como o cachorro-do-mato-vinagre. Há na área do parque, enfim, numerosos lagos e lagoas, que na época das chuvas se transformam em vastas áreas inundadas.

Os conservacionistas apresentaram uma alternativa para o projeto aprovado por Figueiredo: sugerem que a estrada contorne o parque pelo norte. Mesmo porque, segundo vaticínio do conservacionista Hugo Werneck, 63 anos, presidente do Centro de Conservação de Minas Gerais, “a estrada vai ficar inundada seis meses por ano”.

Os empresários, que têm nas imediações fazendas de gado, arroz e cana-de-açúcar, acham inviável tal alternativa — e alegam que seu traçado aumentaria em 400 quilômetros o caminho até a BR 153. Conciliador, Jeremias Lunardelli Neto, 43 anos, pecuarista e diretor da Associação dos Empresários da Amazônia, garante ser possível usar a estrada do parque para escoamento da produção e, simultaneamente, proteger a natureza. “O parque até poderia cobrar pedágio”, sugere Lunardelli. Dois artigos do Regulamento dos Parques Nacionais Brasileiros, criado por decreto do próprio presidente Figueiredo, em setembro de 1979, proíbem a construção de obras em reservas. Mas a lei, como observam os empresários, tropeça na realidade: no próprio Parque do Araguaia já existem inúmeras estradas de terra, usadas por fazendeiros para o transporte do gado.