

CEDI

Povos Indígenas no Brasil

Fonte: Índia do Nordeste Class.: 7

Data: 07/01/83 Pg.: _____

PHD

ECOLOGIA

Editora: Eunice Heras Galvez

Antropólogo critica traçado de estrada na Ilha do Bananal

GOIÂNIA (FT) — O sertanista e antropólogo Acari Passos de Oliveira criticou, antontem, o traçado previsto para a BR-262, que vai dividir a Ilha do Bananal ao meio. Segundo ele, "essa medida é um desafio à ecologia, vai tirar tudo que a ilha possui e perturbar a vida dos Carajá apenas para beneficiar meia dúzia de caminhoneiros.

"Esse seria apenas um prejuízo maior para a ilha — diz ele —, já que grande parte do ano ela é ocupada pelos rebanhos levados para a pastagem com a autorização da Funai. O gado, em si, não prejudica tanto, já que os índios não comem capim. No entanto, o pessoal encarregado desses rebanhos é que depreda a fauna silvestre e aquática."

Para ele, problemas semelhantes aos dos índios poderão ser acarretados, por sua vez, com a reativação do Hotel JK, na ilha, pela Goiástur. Tanto a rodovia como o fluxo de turistas no hotel poderão afetar radicalmente a cultura dos Carajá, levar à prostituição das índias, além de acarretar-lhes doenças. Por outro lado, a rodovia poderá ser um primeiro passo para criar-se a ocupação das áreas indígenas com lavouras e fazendas de gado.

Mesmo admitindo não ter noções de engenharia, Acari disse que o custo da obra poderá ser muito elevado e a estrada ser, posteriormente, destruída pelas inundações que tomam conta da maior parte da ilha durante o verão e o outono. Isso poderá fazer com que a ocupação por parte de civilizados venha a ocorrer exatamente nas partes mais altas da ilha, onde vivem os Carajá e Tapirapé.

PROPOSIÇÕES

Afirmando ser totalmente contrário ao projeto do Governo Federal de construir a BR-262 dentro da ilha, o presidente da Sociedade de Defesa dos Recursos Naturais, Osvaldo Vilela Filho, disse que essa obra poderá ter um custo que o dinheiro não poderá pagar. Diante disso, sugeriu quatro proposições, na

tentativa de resolver o problema. A primeira é de que o projeto seja interrompido imediatamente. A segunda, de que a rodovia não passe pela ilha e sim ao norte do Parque Nacional do Araguaia, para posteriormente margear o Araguaia. Entretanto, as proposições mais importantes são de que a construção da rodovia seja analisada e discutida com todas as partes envolvidas.—Funai, representantes de entidades populares, no caso a Soderna, Ministério dos Transportes, IBDF e por representantes da Sema-GO. Nessa reunião deveria ser discutida principalmente a Lei 8.938, de agosto do ano passado. O terceiro item do Artigo 9.º da lei estabelece que para a construção de obra semelhante em parques nacionais tem que se fazer antes uma avaliação do impacto ecológico. Só após a conclusão dessa avaliação a obra poderá ser construída ou não, diante da sua viabilidade ou inviabilidade.

ÁREA REDUZIDA

O Parque Nacional do Araguaia foi criado em 1959, com uma área superior a dois milhões de hectares. Em 1971, essa área foi reduzida por decreto presidencial para 562.312 hectares. "Abriu-se o primeiro precedente para a ocupação da ilha", diz Osvaldo. Atualmente, o parque possui apenas 460 mil hectares da ilha.

Em abril deste ano, os índios Carajá denunciaram a primeira contradição oficial em relação ao uso do parque. Primeiro, o IBDF tentou impedir que os Carajá e Tapirapé cultivassem suas lavouras e caçassem na região. Os índios, no entanto, não atenderam à exigência e passaram a protestar, até que fosse feito um estudo para solucionar o problema. Na mesma época, os Carajá já denunciavam que enquanto se proibia as lavouras e a caça de subsistência deles, que são nativos da região, permitia-se a abertura de estrada para o escoamento da produção de arroz e álcool de um projeto a ser instalado no Mato Grosso, a oeste do Araguaia.