

## ILHA DO BANANAL

# Estrada escancara Parques

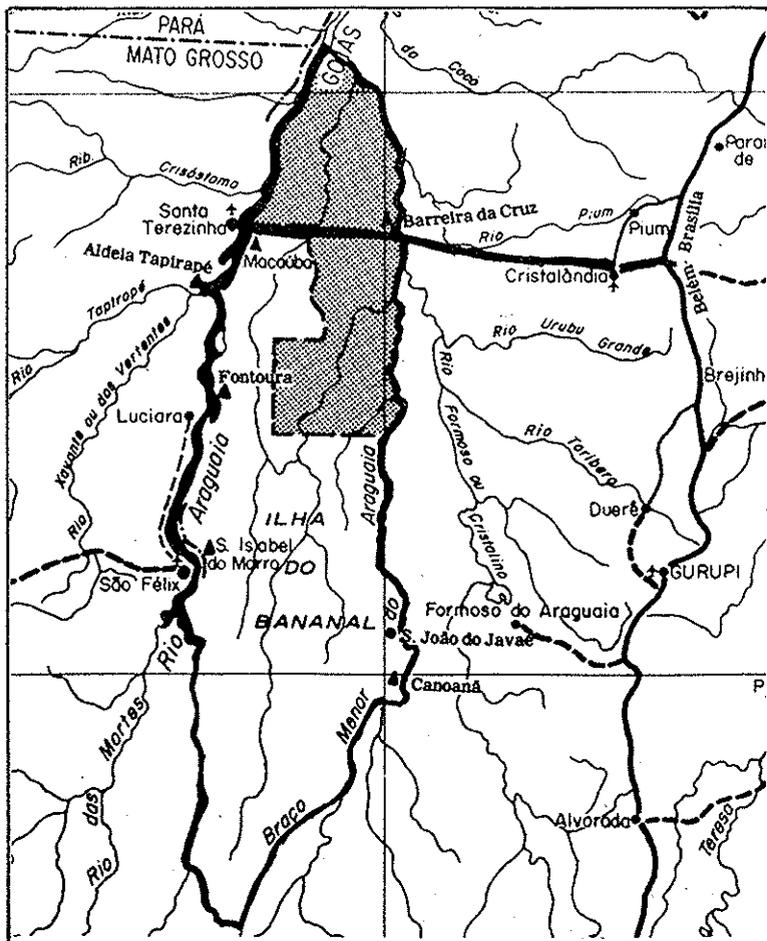
**P**ara o harmonioso desenvolvimento da população de palmípedes e galináceos desta granja, bem como para solucionar o problema da alimentação das raposas que habitam a área circunvizinha, proponho que se abra uma estrada, através do galinheiro, ligando as tocas desses mamíferos carnívoros à mata onde buscam sua comida.

Mais ridículo do que esse imaginário projeto de convivência de contrários no mundo animal, só mesmo o documento oficial que ensinou a comparação: a exposição de motivos interministerial, aprovada pelo presidente Figueiredo a 18 de outubro último (e só em dezembro torna-se pública), que prevê a construção de uma estrada cortando de Leste a Oeste a Ilha do Bananal, acompanhando parcialmente a divisa entre os dois parques do Araguaia - o Indígena (reserva Karajá) e o Nacional (reserva florestal).

Na minuta apresentada pelos ministros Stáble, da Agricultura; Andrezza, do Interior; e Venturini, de Assuntos Fundiários, são solicitadas "providências para a efetiva implantação do Parque Nacional do Araguaia e do Parque Indígena do Araguaia, bem como para facilitar o trânsito de pessoas e bens através da área por ele compreendida".

Para propostas tão "bem intencionadas", era de se esperar unanimidade de aplausos, por parte dos setores interessados. O que se viu, porém, foi uma tempestade de protestos, vindos, de um lado, de entidades e pessoas comprometidas com a causa indígena e que perceberam, na estrada, a mais grave ameaça já surgida contra a sobrevivência física e cultural dos Karajá e Javaé da Ilha do Bananal; e, de outro, de ecólogos e conservacionistas, que denunciaram, além da ilegalidade da medida (que contraria a legislação sobre parques, promulgada em 1979 pelo próprio general Figueiredo), os danos irreparáveis que a projetada estrada virá a causar às exuberantes fauna e flora do Parque Nacional do Araguaia.

Aplausos houve, é claro. Eles vieram, entusiásticos, dos latifundiários instalados a Oeste da Ilha do Bananal, nos municípios mato-grossenses de Santa Terezinha, Luciara e São Félix do Araguaia, que há vários anos tentavam conseguir a aprovação oficial para a implantação dessa estrada, que ligasse seus projetos agropecuários à malha viária nacional, através da Belém-Brasília.



A estrada em projeto vai ligar Santa Terezinha, no Mato Grosso, à Belém-Brasília, passando por Cristalândia (GO)

Venceram os latifundiários, capitaneados por Pedro Conde, presidente do BCN - Banco de Crédito Nacional - e da Febraban - Federação Brasileira de Associações de Bancos. Conde é o dono de várias fazendas em Santa Terezinha. A principal delas, a Codeara, com quase 200 mil hectares, tornou-se célebre, na década de 70, por ser um campo de escravização de peões, que provocou a intervenção da própria Polícia Federal.

Instalada no Nordeste mato-grossense a partir de 1965, a Codeara tentou inutilmente transformar o então distrito de Santa Terezinha num simples posto de abastecimento de mão-de-obra barata para a derrubada das matas e formação de pastagens. Acontece que os posseiros de Santa Terezinha, que desde 1930 tinham desbravado a região, não estavam interessados em se tornar peões da Codeara - sobretudo porque conviviam diariamente com as dezenas de escravos que fugiam da fazenda, desesperados com a falta de pagamento e com a malária (para cujo tratamento a Codeara não dava a menor assistência).

Foi ainda a Codeara que, invadindo terrenos dos posseiros, provocou os conflitos de 1972 em Santa Terezinha. Ocorridos na época de maior repressão da ditadura militar (Governo Médici), esses conflitos tiveram como conse-

quência a condenação e posterior expulsão do Brasil do padre Francisco Jentel, incansável defensor dos posseiros e índios da região.

Nos últimos anos, diante do fracasso dos faraônicos projetos pecuários na Amazônia, devido, inclusive, ao esgotamento dos terrenos onde a floresta foi abatida para dar lugar ao capim, muitas fazendas apelaram para a diversificação de atividades, vendendo parte de sua área para pequenos colonos e, mais recentemente, instalando usinas de álcool.

Na exposição de motivos interministerial, a abertura da estrada na Ilha é justificada exatamente pelo "grande surto de desenvolvimento que atualmente se processa no Vale do Araguaia, entre os estados de Mato Grosso e Goiás, onde estão em curso importantes projetos de colonização, agropecuários e de produção de álcool". Esse é o único interesse em jogo. As alegadas preocupações com a "efetiva implantação dos parques indígenas" constituem apenas uma cínica cortina de fumaça para encobrir a invasão do galinheiro pelas raposas.

### ALDEIAS NA ROTA

Os inúmeros protestos feitos por conservacionistas - destacando-se o pedido de demissão apresentado pela diretora do Departamento de Parques Nacionais do IBDF,

Maria Tereza Jorge Pádua - não devem fazer crer que os prejuízos mais graves serão causados à fauna e à flora da Ilha. Vivendo em harmonia com a natureza da Ilha e do rio que, imemorialmente são seu habitat, os Karajá sofrerão a pior agressão já tentada contra sua sobrevivência cultural e biológica. Essa agressão é, inclusive, direta, no caso de duas aldeias: a do PI Macaúba, localizada em frente a Santa Terezinha e, portanto, na ponta oeste da futura estrada; e, do outro lado, a de Boto Velho, junto à Barreira da Cruz, na beira do braço menor do Araguaia (também chamado rio Javaés). Por estar encravada no Parque Nacional, a aldeia de Boto Velho não é reconhecida pela Funai e não tem sua área delimitada. Mas, conforme lembra a Comissão Pró-Índio de São Paulo, a aldeia de Boto Velho "tem grande significado mitológico e histórico, sendo considerada um dos berços das nações Karajá e Javaé".

A agressão aos índios será, naturalmente, mais intensa nessas duas aldeias. Porém, com o tráfego de veículos e a incontável entrada de invasores, grandes e pequenos, também as aldeias mais distantes, como Fontoura e Santa Isabel (Karajá) e Canoanã (Javaé), serão atingidas. Não é exagerado temer que, ampliando-se em proporções imprevisíveis a já extensa invasão da Ilha do Bananal por pequenos posseiros e por fazendeiros, venha a ser extinto o Parque Indígena do Araguaia. Não são de hoje as pressões de latifundiários para que o Parque Indígena seja reduzido a pequenas porções

de terra em torno das aldeias, liberando-se os pastos nativos, sempre verdes, do interior da Ilha, para a cobiça dos grandes pecuaristas.

### COMO A BR-80

Como sempre, tudo se justificará com razões de "segurança e desenvolvimento". A estrada em projeto, cuja construção foi incumbida à Sudeco-Superintendência de Desenvolvimento do Centro-Oeste -, é o primeiro passo para se fixar a idéia de que "um parque indígena não pode barrar a marcha do progresso".

Foi assim também em 1971, quando a malfadada BR-80 cortou em dois o Parque do Xingu. Hoje os caminhões e ônibus já não passam mais por dentro do Parque: os índios xinguanos não deixam. Mas a invasão, pelas fazendas, da parte norte do Parque, desmembrada pela BR-80, parece irreversível, apesar dos sangrentos conflitos que ali ocorrem periodicamente.

Se no Xingu a estrada é um fato consumado, no Araguaia é, ainda, um projeto - se bem que já avalizado pelo Presidente da República. Além dos protestos de indigenistas, missionários, conservacionistas e tantas outras pessoas e entidades comprometidas com as causas populares, já se esboça um movimento mais amplo, articulado por lideranças indígenas, principalmente dos próprios Karajá. Uma das principais medidas a serem tomadas é a interpelação judicial à União, com base na transgressão da legislação em vigor para os parques florestais e do próprio Estatuto do Índio. (Antônio Carlos Moura)

## Prelazia alerta para sequelas do projeto

Entre as várias manifestações de protesto contra a projetada construção da estrada através da Ilha do Bananal, reproduzimos, na íntegra, esta nota à imprensa, assinada pelo bispo Dom Pedro Casaldáliga e demais agentes de pastoral da Prelazia de São Félix do Araguaia, MT. Como se sabe, a Ilha do Bananal, embora geograficamente pertencente a Goiás, está incluída na circunscrição eclesiástica de São Félix do Araguaia:

"A Equipe de Pastoral (padres, leigos e bispo) da Prelazia de São Félix do Araguaia, diante dos planos oficiais de construção de uma estrada que cortará a terra dos índios Karajá e do Parque Nacional do Araguaia, vem a público manifestar sua repulsa ao projeto. Essa estrada implica a imediata destruição da al-

deia do Boto Velho, sítio sagrado e importante memória histórica do povo Karajá. Outra aldeia a ser atingida diretamente, Macaúba, terá seus problemas de alcoolismo e prostituição mais agravados.

"A Prelazia denuncia ainda a devastação ecológica que a estrada fará, numa área que é Parque Nacional e Parque Indígena.

"Destacamos que a alegada razão de segurança nacional para a construção da estrada, na verdade, visa assegurar a expansão de projetos econômicos de grandes empresas latifundiárias que sistematicamente estrangulam o desenvolvimento do povo da região.

"Unimo-nos ao clamor de toda a opinião pública na defesa da nação Karajá e do Parque Nacional do Araguaia".