

# Índios contra obras no Araguaia

Anselmo Carvalho Pinto  
Da Redação

Órgãos públicos ligados ao meio ambiente e ao índio, Ministério Público Federal, presidente da República e Congresso Nacional começaram a receber nesta semana o mais organizado e abrangente protesto indígena contra a hidrovía Araguaia-Tocantins, orçada em aproximadamente R\$ 220 milhões.

Um documento elaborado por representantes de oito etnias na semana passada em São Félix do Araguaia,

1.110 quilômetros a nordeste de Cuiabá, resume a insatisfação e o medo dos índios em relação ao projeto de construção de um canal intermodal de 2.516 quilômetros entre a região leste de Mato Grosso e o oceano.

O protesto saiu após três dias de discussão entre representantes das comunidades banhadas pelos rios das Mortes, Araguaia, Tocantins e seus afluentes. Apinajés, jawaés, xavantes, xerentes, tapirapés, krikatis, krahôs e carajás participaram do encontro, organizado pelo Conselho Indígena Missionário (Cimi).

Os índios pedem que o dinheiro que seria investido na hidrovía seja destinado à melhoria de rodovias, conclusão das ferrovias Norte-Sul e Ferronorte, Saúde, Educação e projetos de ecoturismo.

"Concluimos que o projeto da hidrovía não contribuirá para o avanço da qualidade de vida da população do Araguaia e Tocantins", escreveram na "Declaração dos Filhos dos Rios", o documento final do encontro.

"Os efeitos podem ser devastadores", previu o coordenador do Cimi, Sebastião Carlos Moreira. "Em razão do aprofundamento do leito dos rios Tocantins e Araguaia, os afluentes poderão secar". O Cimi é uma organização não-governamental.

## Carajás colocam cultura como pauta no debate sobre hidrovía

Da Redação

No encontro indígena em São Félix do Araguaia, representantes dos carajás evocaram a mística para se posicionar contra a construção da hidrovía Araguaia-Tocantins. Eles destacam a importância de se considerar o debate cultural.

Na tradição dos carajás, o rio das Mortes é moradia de deuses importantes de sua cultura. "Eles acreditam que a origem do povo é o fundo do rio", explicou o coordenador do Conselho Missionário Indígena (Cimi), Sebastião Carlos Moreira. "Dragagem e explosões no leito significariam a morte".

Em uma carta enviada ao presidente Fernando Henrique Cardoso, em 1996, os xavantes já pediam a interrupção da obra. "Não queremos placas, bóias, dinamite, tóxicos, senhor presidente", escreveram. (ACP)

## Justiça tomou decisões sobre as obras no leito

Da Redação

A falta do Estudo de Impacto Ambiental (EIA), do Relatório de Impacto ao Meio Ambiente (Rima), e a não apreciação do Congresso Nacional emperam o prosseguimento das obras nos rios Araguaia, Tocantins e das Mortes.

Uma ação proposta pela ONG Instituto Socio-Ambiental (ISA), em junho de 1997, fez com que a Justiça Federal paralisasse as obras da hidrovía.

Além da falta dos estudos, a proposta da hidrovía desrespeitou o artigo 231 da Constituição Federal, determinando que qualquer alteração em reservas indígenas precisa ser aprovada pelo Congresso Nacional.

O embargo só é válido para as obras, mas a navegação está autorizada. Em 1997, os índios xavantes da reserva tentaram atacar uma chata. No mesmo ano, eles ocuparam um barco no porto de Água Boa, 715 quilômetros a leste de Cuiabá.

OBRAS - Um projeto preliminar da hidrovía, elaborado em 1995, detalhava quais obras seriam necessárias para a adequação dos três rios envolvidos.

No Araguaia, a garantia de um calado - parte submersa do barco - de 1,5 metro exigiria dragagens em 24 pontos e remoção de rochas em 26 locais. Ao todo, seriam removidos 675 mil metros cúbicos de areia e 164 mil de rochas. Era prevista a

construção de portos em 10 cidades ao longo do seu leito.

No rio das Mortes, esperava-se a dragagem de 1,2 milhão de metros cúbicos de areia e 72 mil de rochas, para se garantir a navegação de chatas de 1,5 metro de calado o ano todo.

O trecho do rio Tocantins, que iria de Miracema do Tocantins a Estreito (MA), teria 67 mil metros cúbicos de rocha eliminados e 660 mil de areia retirada. Isso também garantiria a navegação em tempo integral. A obra se completa com a ligação por ferrovia até o porto de São Luís.