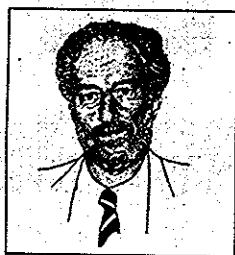


29/10/99 A-2  
92

WASHINGTON NOVAES

## A voz do povo sem mendigos

**S**amuel Karajá é uma pessoa impressionante. Circunstâncias da vida levaram-no a ficar muito tempo longe de sua gente, da aldeia à beira do majestoso Rio Araguaia. Mas os espíritos que protegem os carajás ajudaram Samuel. Trabalhando como figurante num filme, ele conse-



**Se lhe desse atenção, o governo poderia evitar vexames judiciais e gastos inúteis**

guiu recursos para estudar, formou-se advogado em Goiânia. E voltou para sua gente. Hoje é ao mesmo tempo o chefe de sua aldeia e do posto da Funai.

Samuel está muito preocupado. Seu povo já enfrentava os dramas que atormentam todos os índios cercados pela nossa cultura. Agora, está ameaçado por mais um, que pode ser fatal: o projeto da Hidrovia Araguaia-Tocantins.

Há poucos dias, Samuel foi a Brasília exigir que as comunidades indígenas ribeirinhas afetadas por esse projeto e outros na área hidrelétrica sejam ouvidas em audiências públicas – pois estas estavam marcadas apenas para cinco pequenas localidades mais influenciadas por produtores rurais que têm interesse na hidrovia. E Samuel deixou com os pêlos arrepiados quem o ouviu.

“Nós queremos respeito”, disse ele. “Queremos discutir junto, porque não queremos que as coisas venham de cima pra gente receber, como se a gente não pensasse nas coisas. (...) Nós pensamos, sim, mas o nosso modo de pensar é diferente dessa

sociedade que vocês representam. A nossa sociedade é realmente uma sociedade igualitária. Eu sou governante também, mas não tem nenhum mendigo morando na rua, não tem nenhuma família morando debaixo da ponte.”

Samuel disse muito mais. Seu povo considera a hidrovia

“uma guerra declarada” a ele, um projeto “para beneficiar aqueles que moram fora do País: esses têm mais valor do que os que sempre moraram aqui”. E perguntou: “Será que estão realmente defendendo o meio ambiente ou estão defendendo os lucros altos com a soja, com a agropecuária e o desmatamento?”

O chefe carajá lembrou que seu povo tem direitos garantidos pela Constituição. E, se eles forem desrespeitados, garante: “Estou disposto a enfrentar com as nossas próprias vidas.”

Não há por que não levar a sério palavras de alguém com a história pessoal de Samuel. Ou a dos líderes apinajés, xerentes, javaés, tapirapés e craós, que, juntamente com os carajás, já assinaram uma “carta de repúdio” ao projeto da hidrovia e outros na área hidrelétrica, que os ameaçam. Até porque eles vocalizam questões graves que outros setores nacionais também levantam – sobre a inserção econômica internacional do País, o modelo exportador de grãos (aos preços mais baixos da história), a absorção, aqui, dos custos

econômicos e ambientais com que os importadores não querem mais arcar, a imposição de um modelo de desenvolvimento que ignora as especificidades e os desejos locais, etc.

De novo, portanto, começa mal o processo de licenciamento dessa hidrovia. Na primeira tentativa, há uns três anos, o estudo de impacto ambiental era tão precário que, após audiência pública na Comissão de Meio Ambiente da Câmara dos Deputados, foi recusado pelo próprio Ibama e pelos órgãos licenciadores de Goiás e Mato Grosso.

Agora, mal acaba de ser feito, procuradores federais do Tocantins e do Pará pedem na Justiça a sustação do processo de licenciamento, com base em denúncia apresentada por quatro dos sete antropólogos que participaram do estudo de impacto ambiental, e alegam que seus laudos foram mutilados ou suprimidos porque demonstravam prejuízos irreparáveis para as comunidades indígenas. Também o biólogo autor do laudo sobre impactos do projeto na fauna ictiológica denuncia que seu trabalho foi mutilado, para suprimir as informações sobre os danos mais relevantes. E, por isso, a Justiça Federal em Goiás, atendendo a pedido da Procuradoria da República, concedeu esta semana liminar suspendendo todas as audiências públicas programadas. A Justiça Federal em Mato Grosso foi mais além: não só suspendeu as audiências públicas como sustou o próprio processo de licenciamento do projeto no Ibama.

Não é só. Uma coligação de instituições (Cebac, Instituto Sócio-Ambiental, Re-

de Cerrado, Simpósio Ambientalista do Cerrado, WWF/Brasil), que está produzindo uma avaliação independente do EIA-Rima, já demonstra que o custo do transporte de uma tonelada de soja pela hidrovia, no trecho Nova Xavantina-Porto da Madeira, no Maranhão, custa US\$ 103,30 – custaria US\$ 59,94 se transportada até o Porto de Santos pela Ferronorte (mesmo incluindo nesta última modalidade os custos por rodovia até Rondonópolis e os custos portuários em Santos). Ainda que se leve em consideração a vantagem do frete marítimo até a Europa – US\$ 22,20 por tonelada saindo de Porto da Madeira e US\$ 28,90 saindo de Santos –, o custo total ficará em US\$ 132,30 na primeira hipótese e US\$ 88,84 na segunda. Portanto, o custo ferroviário economiza US\$ 43,46 por tonelada. O que justificaria a hidrovia?

Além disso, perguntam os críticos: por que gastar uma fortuna retirando sedimentos e explodindo pedras no leito do Araguaia, com o propósito de criar um canal navegável na estiagem (quando as águas do rio baixam muito), se não há cargas a transportar nesse período (julho-novembro, entressafra da soja)? Por que comprometer vocações naturais do rio (turismo e ecoturismo, principalmente)?

O governo federal faria bem se prestasse atenção a vozes como a de Samuel, dos cientistas e dos ambientalistas. Poderia evitar não só vexames judiciais como investimentos desnecessários, em hora de escassez de recursos.

■ Washington Novaes é jornalista  
E-mail: novaes@internacional.com.br