

TELES PIRES-TAPAJÓS

Ampliação de reserva inviabilizará a hidrovia

Despacho da Funai aumenta a indefinição sobre o projeto da hidrovia. Uma decisão final pode ser tomada pelas vias judiciais

Edilson Almeida
Da Redação

A Hidrovia Teles Pires-Tapajós está a um passo de sumir do mapa. No dia 1º de julho foi publicado no "Diário Oficial de Mato Grosso" o despacho número 28 da Fundação Nacional do Índio (Funai) ampliando de 166.500 para 1,4 milhão de hectares a Reserva Indígena Kayabi. Mais que garantir o direito dos índios, o ato inviabiliza o sonho da hidrovia. Essa situação foi apresentada pelo presidente da Comissão Pró-Hidrovia do Rotary International de Alta Floresta, Mário Nishikawa. Uma carta-protesto, datada de 18 de outubro, foi encaminhada ao presidente Fernando Henrique Cardoso pedindo que o despacho não seja transformado em decreto-lei que seria "extremamente prejudicial aos interesses da maioria absoluta da nossa população".

Segundo o presidente da Comissão Pró-Hidrovia Teles Pires-Tapajós, na Reserva Kayabi, criada pelo Decreto-Lei 251/45, vivem 297 habitantes, conforme Censo Populacional Indígena de 93. Desse total, apenas 71 são do grupo Kayabi e os 266 restantes pertencem ao grupo Munduruku, que têm uma área situada ao norte da reserva e vivem pacificamente com os kayabi. A reserva está situada no Sudoeste do Pará, na margem direita do rio Teles Pires, nas imediações da foz do rio São Benedito até os limites do Igarapé Preto. "Após mais de meio século de silêncio surge esta pretensão de ampliar a área" - diz.

O que mais causa estranheza, segundo Mário Nishikawa, é o fato de a Funai pretender ampliar a área depois que o projeto da hidrovia ficou nacionalmente conhecido. O aumento proposto sugere o avanço para dentro do território de Mato Grosso, no município de Apiacás, "atingindo justamente um pouco além do espigão ideal para o acesso rodoviário ao porto ou terminal rodo-fluvial a jusante da Cachoeira da Rasteira e abocanhando também a jazida de calcário de fundamental importância para verticalização da produção agrícola de toda a região e uma das principais cargas de retorno dos caminhões que transportarão produtos de exportação àquele porto". O restante da área proposta pela Funai para ser ampliada, segundo o estudo, situa-se no Estado do Pará, a leste da reserva original.

Nishikawa garante que a Comissão Pró-Hidrovia não está contra os índios. Porém, discorda do lado assinado pelo antropólogo Edison Netto Lasmar. Ele ressalta no documento encaminhado ao presidente FHC que os índios Ka-



Braço de rio que une o Tapajós ao rio Amazonas. Muitas belezas naturais e diversas barreiras para concretizar o projeto da hidrovia

yabi, assim como os Munduruku, "já assimilaram hábitos" da civilização, através do consumo de produtos industrializados. Nishikawa também sustenta, ao condenar a ampliação da reserva, que os índios "mantêm constantes contatos com os brancos, comercializando artesanato, farinha de mandioca e outros produtos, tendo trabalho como empregados da Mineração São Benedito ou prestando outros serviços a terceiros, enviando alguns jovens para estudar nas cidades, enfim, procurando integrar-se ao nosso meio".

O presidente da Comissão vai mais longe:

"Quer nos parecer que a ampliação da área indígena não visa atender interesses dos índios". Ele acusa "os poderosos países do primeiro mundo" de estarem articulando a ampliação pelo fato de sempre terem demonstrado "interesse em preservar intocável a Amazônia como cobiçada reserva estratégica, muitas vezes de forma clara e explícita". Nishikawa observa ainda que existe a questão de mercado, já que a viabilização da hidrovia tornará os produtos da pauta de exportação de Mato Grosso muito mais competitivos nos mercados da Europa e também da própria Ásia e Leste Europeu.

A ampliação da reserva, como foi proposta, acrescenta o presidente da Comissão Pró-Hidrovia Teles Pires-Tapajós, "poderá inviabilizar a nossa tão sonhada hidrovia e o nosso desenvolvimento", já que haverá um bloqueio no que eles consideram como "a opção mais vantajosa de transporte pelo Corredor Norte". Ele diz que a Comissão discorda do pensamento e das ações dos órgãos governamentais por impingir "decisão sem sermos consultados ou considerados, como se nesta região não existíssemos, prejudicando interesses maiores da maioria absoluta da população".

Projeto é considerado uma 'redenção'

Da Redação

A Hidrovia Teles Pires/Juruena-Tapajós é considerada a redenção econômica da região Norte do Estado. A sua viabilização, segundo os estudos da Comissão Pró-Hidrovia, com sede em Alta Floresta, tornará o frete mais barato dentre todas as modalidades de transporte. O estudo da comissão sustenta também que a hidrovia oferecerá baixos impactos ambientais. No documento encaminhado ao presidente Fernando Henrique, pedindo que o parecer da Fundação Nacional do Índio (Funai) não seja transformado em decreto-lei, a Comissão observa que a hidrovia permitirá a redu-

ção do custo da produção, especialmente dos produtos que integram a pauta de exportação.

Nishikawa observa que a hidrovia, ao contrário do que pensam ambientalistas, não será responsável pela abertura de novas fronteiras agrícolas e tampouco contribuirá para a devastação das nascentes de rios e córregos. "A preservação dos rios, córregos e das matas ciliares será obrigatória para sobrevivência da navegação, assim como a promoção de reflorestamento das margens e das áreas degradadas, além das atividades produtivas ambientalmente corretas" - salienta. "Obrigatoriedades que certamente serão eficientemente cumpridas com

adequada legislação ambiental vinculada ao acesso a financiamentos e algumas vantagens fiscais aos cumpridores da lei que extrapolarem o mínimo exigido".

O presidente da Comissão Pró-Hidrovia relatou que a notícia da ampliação da reserva dos índios Kayabi avançando sobre território de Mato Grosso "provocou grande impacto negativo e incomensurável indignação" na população. Ele informa ao presidente que a grande maioria da população da região Norte se encontra "revoltadíssima e indignadíssima" ante a possibilidade de a hidrovia tornar-se inviável com o acolhimento da proposta da Funai.



O transporte de grãos é uma das metas dos produtores e empresários do Nortão

Obra está avaliada em R\$ 140 milhões

Da Redação

Transformar a Hidrovia Teles Pires-Juruena-Tapajós no principal corredor de exportação de produtos "made in Mato Grosso", custará aproximadamente R\$ 140 milhões. Com a queda do embargo judicial que proibia os estudos de impacto ambiental, a Comissão está trabalhando de forma a assegurar a importância de R\$ 5 milhões no

Orçamento Geral da União (OGU), a ser executado no ano que vem, para serem investidos nos novos estudos de impacto ambiental e na elaboração do Rima. O dinheiro, de acordo com o presidente da Comissão Pró-Hidrovia, Mário Nishikawa, será também utilizado na realização de audiências públicas necessárias para a apresentação do projeto. Nishikawa diz que esses estudos já foram reiniciados,

mas não há provisão orçamentária para sua continuidade e conclusão. Ele calcula que se o dinheiro estiver disponível no ano que vem, as obras necessárias para a viabilização da hidrovia poderão ter início no segundo semestre do ano 2001. Dos R\$ 140 milhões necessários, Nishikawa explica que R\$ 70 milhões poderiam ser liberados em 2001 e os outros R\$ 70 milhões no ano seguinte.

Hidrovia fora do 'Brasil em Ação'

Da Redação

A Hidrovia Teles Pires-Tapajós ainda não consta do Programa "Brasil em Ação". O Ministério dos Transportes não faz qualquer referência a essa ligação hidroviária. Até porque, para sua viabilização é necessária a construção de uma eclusa na Cachoeira Rasteira.

Algumas informações dão conta de que alguns empresários de porte, interessados na concretização da hidrovia, já estariam se organizan-

do de forma a assegurar recursos privados e também financiamentos externos para realização da obra.

Pelos registros disponíveis no Ministério dos Transportes, "a navegação em Mato Grosso se restringe basicamente aos rios Paraguai e Araguaia, que demonstram potencialidade para o transporte de mercadoria" e com relação ao subsistema portuário, "o Porto de Cáceres é o único porto do Mato Grosso que apresenta instalações adequadas e encontra-se delegado ao Estado".