

Atendendo a exposição de motivos firmada por três ministros de Estado, o governo federal decidiu recentemente autorizar a construção de uma estrada atravessando o Parque Nacional do Araguaia. Em conseqüência, no dia 10 de dezembro último, Maria Tereza Jorge Pádua — diretora do Departamento de Parques Nacionais e Reservas Equivalentes do Instituto Brasileiro de Desenvolvimento Florestal (IBDF) — Pediu sua demissão do cargo em caráter irrevogável.

Em relação ao episódio, pronunciam-se em **Ciência Hoje** os presidentes da Fundação Brasileira para a Conservação da Natureza e do Centro para a Conservação da Natureza em Minas

foto FCBN

## ARAGUAIA:

# uma estrada contra o parque

### A estrada, o parque e a lei

#### Ibsen de Gusmão Câmara

Presidente da Fundação Brasileira para a Conservação da Natureza

Segundo o Regulamento dos Parques Nacionais Brasileiros, aprovado pelo Decreto n.º 84.017, de 21/9/1979, consideram-se como tal “áreas geográficas extensas e delimitadas, dotadas de atributos naturais excepcionais, objeto de preservação permanente, submetidas à condição de inalienabilidade e indisponibilidade no seu todo” (art. 1.º, § 1.º), que se destinam a “fins científicos, culturais, educacionais e recreativos”, cabendo às autoridades “preservá-los e mantê-los intocáveis” (art. 1.º, § 2.º). O documento

enuncia ainda que o “objetivo principal dos parques nacionais reside na preservação dos ecossistemas naturais englobados contra quaisquer alterações que o desvirtuem” (art. 1.º, § 3.º), e que o “uso e a destinação das áreas que constituem os parques nacionais devem respeitar a integridade dos ecossistemas naturais abrangidos” (art. 3.º).

Como se não bastassem as restrições gerais citadas acima, o mesmo regulamento declara explicitamente que não são permitidas obras de “barragens, hidrelétricas, de controle de enchentes, retificação de leitos, de alteração de margens e outras atividades que possam alterar suas condições hídricas naturais” (art. 9.º) ou as que “visem a construção de teleféricos, ferrovias, rodovias, barragens, aquedutos, oleodutos, linhas de transmissão e outras, que não sejam de interesse do parque nacional” (art. 24). O texto legal não poderia ser mais claro

quanto à proibição de quaisquer atividades lesivas à preservação integral dos ecossistemas das áreas protegidas sob a forma de parques nacionais. Sua integridade é ainda reforçada pelo Código Florestal (Lei n.º 4.771, de 15/9/1965), o qual determina que o poder público criará parques nacionais “com a finalidade de resguardar atributos excepcionais da natureza, conciliando a proteção integral da flora, da fauna e das belezas naturais com a utilização para objetivos educacionais, recreativos e científicos”, e que “fica proibida qualquer forma de exploração dos recursos naturais” naquelas áreas (art. 59). A mesma lei prevê que constitui contravenção penal “causar danos aos parques nacionais” (art. 26).

As restrições de uso são citadas também na *Convenção para a proteção da flora, da fauna e das belezas cênicas naturais dos países da América*, aprovada pelo Decreto Legislativo n.º 3, de 13/2

1948, na qual se lê: "os governos contratantes acordam que os limites dos parques nacionais não serão alterados nem alienada parte alguma deles, a não ser pela ação de autoridade legislativa competente, e que as riquezas neles existentes não serão exploradas para fins comerciais" (art. III). Constata-se, portanto, no espírito e na letra da legislação vigente, que o caráter de inalienabilidade e indisponibilidade dos parques nacionais é firmemente estabelecida, como aliás é fundamental para o atendimento pleno de seus propósitos.

O Parque Nacional do Araguaia, em cuja área foi autorizada a construção de uma estrada destinada a escoar a produção agropecuária de região contígua, fora sugerido por Rebouças há mais de um século, tendo em vista a riqueza de sua flora e de sua fauna. Em 1959, um decreto o criou, sendo então previsto que abrangeria toda a ilha do Bananal. Problemas com terras indígenas e a existência de fazendas já estabelecidas na região fizeram com que fosse sucessivamente redelimitado em 1971, 1973 e 1980, quando finalmente acordaram o Instituto Brasileiro de Desenvolvimento Florestal (IBDF) e a Fundação Nacional do Índio (Funai) sobre seus limites definitivos.

A reserva, em sua configuração final, ocupa toda a parte norte e nordeste da ilha, entre os rios Araguaia e Javaés. É constituída por uma planície de inundação, com vegetação variada, em grande parte alagada na época das cheias. Do ponto de vista de sua biota, isto é, do conjunto dos animais e vegetais que lá vivem, a reserva é particularmente importante, por situar-se na faixa de transição entre a floresta tropical amazônica e o cerrado. As formações vegetais mais comuns são o cerrado, o cerradão, a mata seca, a mata inundada, o campo inundado, a mata ciliar, a vegetação de encosta e a vegetação de bancos de areia. Cerca de 3/5 da reserva são constituídos de área consideravelmente já alteradas pelo homem, mas em processo de regeneração natural. Assim, é indispensável que se evitem outras perturbações futuras de origem humana.

A fauna é rica e, como a vegetação, também denota transição. Pelo menos 14 espécies ou subespécies existentes na área estão incluídas na lista oficial das que se encontram ameaçadas de extinção (Portaria n.º 3 - DN/IBDF, de 31/5/1973), entre elas o lobo-guará (*Corysodon brachyurus*), o tamanduá-bandeira (*Myrmecophaga tridactyla*), o tatu-

canastra (*Priodontes giganteus*), o cervo-do-pantanal (*Blastocercus dichotomus*), a ariranha (*Pteromura brasiliensis*) e o gavião-real (*Harpia harpyja*); outras, como o jacaré-açu (*Melanosuchus niger*), embora não constantes da lista, estão sabidamente em situação crítica. O parque é um autêntico refúgio de nossa fauna em extinção, pois nele se abrigam mais de 16% das espécies e subespécies incluídas na relação oficial a que nos referimos.

De conformidade com o regulamento já citado, a utilização do parque e todo seu planejamento detalhado são previstos no respectivo plano de manejo, já aprovado e publicado, no qual são projetadas somente as obras destinadas às finalidades precípua da reserva. A estrada que ora se pretende construir não foi prevista e nem poderia sê-lo, pois não se enquadra nessa categoria. Pretender-se agora incluí-la no plano, como foi anunciado, é uma aberração incompatível com seus fins, que se destina apenas a coonestar uma ilegalidade.

A estrada corta o parque pelo centro, de leste para oeste, e interfere intensamente, portanto, com todo o sistema de drenagem e o regime hídrico da região, afetando seus ecossistemas de forma ainda imprevisível, mas certamente maléfica. Sendo construída numa área alagadiça, não poderão ser evitados consideráveis aterros, escavações, remanejamento de cursos d'água e pontes. É também evidente que serão inexequíveis o controle e a fiscalização de cada veículo que transitar pelo percurso de 60km em área do parque. A simples passagem constante de caminhões deverá afugentar a fauna em larga faixa ao longo da estrada, interferindo com seu livre trânsito pela reserva. Na época da seca, são previsíveis e praticamente inevitáveis os incêndios, propositais ou acidentais, decorrentes daquele trânsito. Com a vegetação ressequida em vastas extensões contínuas, suas conseqüências poderão ser catastróficas para a flora e a fauna.

No entanto, por mais danosas que sejam para o parque os efeitos da rodovia, o mal maior é o gravíssimo precedente a ser estabelecido. Descumprida a legislação protetora de nossas reservas, não haverá limites para outras agressões comparáveis. A insólita autorização é uma inquietante ameaça, não somente para o Parque Nacional do Araguaia, mas para todo o nosso já insuficiente e precário sistema de unidades de conservação.

## A quem serve a nova estrada?

Hugo F. Werneck\*

\* Presidente do Centro para a Conservação da Natureza em Minas Gerais

Área ocupada por parques nacionais equivale a cerca de 1,2% do território brasileiro. Ainda assim, quase nenhum desses parques está devidamente implantado, e praticamente todos têm problemas. Recentemente, o Parque Nacional de Sete Quedas foi extinto. Outros estão ameaçados, como é o caso do Parque Nacional do Araguaia. Ninguém sabe ao certo o que será deles a curto ou longo prazo.

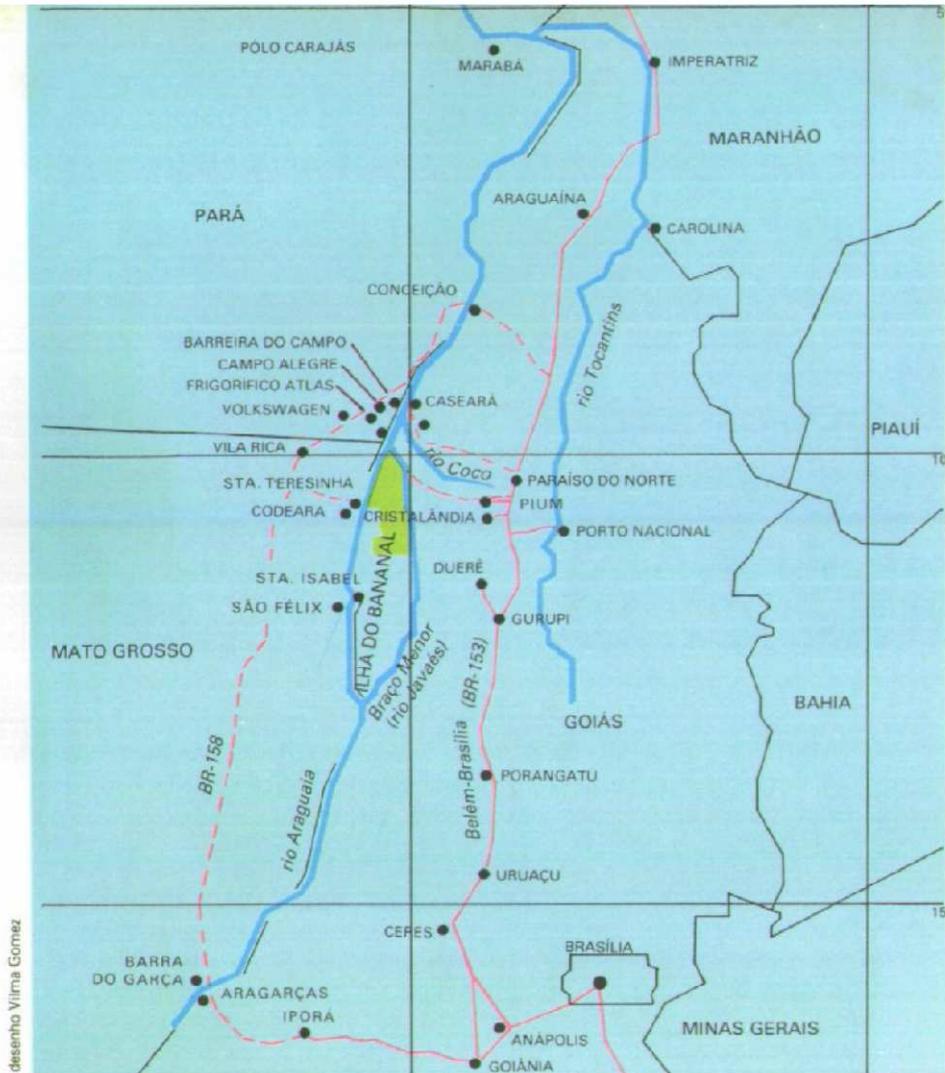
O Parque Nacional ocupa o terço norte da ilha do Bananal. A ameaça contra sua integridade, latente já há algum tempo, tornou-se concreta depois de uma reunião realizada em 18 de maio último na sede do IBDF, em Brasília. Assim como outros conservacionistas, estive presente a essa reunião.

No encontro, ficou evidente a intransigência do único grupo econômico representado — o Banco de Crédito Nacional, responsável pela Companhia de Desenvolvimento do Araguaia (Codeara) —, decidido a lutar pela rodovia capaz de atender a seus interesses em empreendimento localizado na margem esquerda do Araguaia, perto de Santa Teresinha (MT). As implicações legais — já que leis brasileiras e um tratado internacional assinado pelo Brasil vedam tal iniciativa — e as repercussões sobre o parque não foram sequer consideradas pelo representante do grupo presente à reunião.

A aprovação pelo presidente da República de exposição de motivos feita por três de seus ministros para a construção da estrada motivou a demissão de alguns técnicos da maior expressão do IBDF, entre eles Maria Tereza Jorge Pádua, que recentemente recebeu o prêmio Paul Getty por sua atuação à frente do Departamento de Parques Nacionais e Reservas Equivalentes do IBDF.

A construção de uma estrada passando por dentro do parque seria efetivamente a melhor solução?

Na área circundante, estão implantados e em evolução alguns empreendimentos, quatro deles de grande expres-



desenho Virma Gomez

são: no sul do Pará, a Volkswagen e o frigorífico Atlas (com instalações já prontas para o abate de 1.400 cabeças de gado por dia); no norte de Mato Grosso, a Vila Rica e a Codeara. É essencial que uma via de transporte seja construída para escoar a produção desses empreendimentos, pois no momento o trânsito é penoso. Para atingir a Belém—Brasília, pode-se ir para o sul, descendo pela BR-158 cerca de 800km em estrada de terra, atravessando o Araguaia em Barra do Garça; ou rumar para o norte, trafegando cerca de 350km em estrada de terra de Santa Teresinha a Barreira do Campo; depois de um trajeto de 18km pelo Araguaia, em balsa, até Caseara, prossegue-se em estrada de terra por mais 210km até alcançar a Belém—Brasília em Paraíso do Norte. O serviço de balsas é difícil no fim do período da seca, o que torna ainda mais precário o sistema.

A rodovia cuja construção foi autorizada liga quase em linha reta Santa Teresinha à Belém—Brasília, em um percurso de cerca de 200km. Além da Codeara, seu traçado beneficia singularmente a Confreza e a Frenova, empreendimentos

menos importantes implantados na área, que também lutaram junto à administração federal para obter a aprovação para a estrada. Também foi altamente privilegiado, por ser proprietário de terras na região, o dr. René Pompeu de Pina, atualmente à frente da Superintendência do Desenvolvimento do Centro-Oeste (Sudeco), órgão envolvido na implantação da rodovia.

No entanto, há algumas considerações a fazer sobre a estrada. Sua construção supõe duas pontes, uma sobre o rio Araguaia e outra sobre o Javaés; supõe também a travessia de terreno com sistema hídrico peculiar, abundante em cursos d'água e sumamente alagado durante boa parte do ano. Assim, caso não haja a solução para alguns grandes problemas de engenharia, como diques, aterros e pontes, a estrada só funcionará alguns meses por ano. Essas características estão presentes em quase toda a ilha do Bananal, e assim, além das questões de ordem jurídica ou ecológica, a obra deverá ter elevado custo financeiro.

Na conjuntura econômico-financeira que atravessamos, caberia antes procurar atender ao maior número possível de interessados. Assim, a alternativa seria melhorar o sistema viário existente na região, pavimentando-o e construindo uma ponte sobre o Araguaia ao norte da ilha do Bananal. Esta ponte seria mais extensa — com cerca de três quilômetros a mais — mas sua construção seria facilitada pela natureza do terreno, mais firme e sem o risco de inundações. Os problemas de engenharia seriam menores e a estrada poderia servir durante todo o ano.

Nos termos dessa solução alternativa, poderiam ser aproveitadas duas vias em território goiano, demandando Paraíso do Norte ou, 29km ao sul, Pium, ambas na Belém—Brasília. Essa possibilidade, que não foi aceita pelo representante dos empresários na reunião de 18 de maio, teria menor custo financeiro e ambiental. Permitiria atender com maior segurança a um maior número de empreendimentos, inclusive o Programa Grande Carajás, cerca de 400km ao norte da área em questão.

Os conservacionistas de todo o Brasil sofreram grande decepção com a permissão da passagem da rodovia pelo interior do Parque Nacional do Araguaia, atendendo a interesses estranhos à sua finalidade. Estão seguros de que a estrada perturbará a vida animal, poluirá o parque com ruído, poeira e produtos de combustão, e, mais que tudo, permitirá a livre penetração de elementos estranhos à vida do parque. Foi por essa razão que, em 1973, quando políticos e empresários se reuniram para construir uma estrada atravessando o Parque Nacional do Rio Doce, os conservacionistas mineiros lutaram com todos os meios a seu alcance para impedi-lo. A questão foi resolvida por um parecer do procurador-geral da República e pela acolhida respeitosa e inteligente que o então governador mineiro Rondon Pacheco deu à argumentação, impedindo a construção da rodovia.

O episódio do Parque Nacional do Araguaia serve para deixar claro que, embora teoricamente protegidos por lei, os parques nacionais brasileiros continuam indefesos. Isto provoca grande insegurança entre os conservacionistas que, no entanto, continuam na esperança de que, neste choque de interesses, não de prevalecer as exigências do bem comum, e que, embora autorizada, a construção da rodovia não será concretizada.